

Etude de la Législation Française

DES

NAUFRAGES ET ÉPAVES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Samedi 1^{er} Mai 1909 à 2 h 1/2

PAR

Louis NICOL

Administrateur de l'Inscription Maritime.

Président : M. THALLER, professeur.

*Suffragants : { MM. CHAVEGRIN, professeur.
LESEUR, professeur.*

PARIS V.

V. GIARD & E. BRIÈRE

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, Rue Soufflot, et 12, Rue Toullier

1909

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

Etude de la Législation Française

DES

NAUFRAGES ET ÉPAVES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Samedi 1^{er} Mai 1909 à 2 h 1/2

PAR

Louis NICOL

Administrateur de l'Inscription Maritime.



Président : M. THALLER, professeur.

Suffragants : { *MM. CHAVEGRIN, professeur.*
LESEUR, professeur.

PARIS V.

V. GIARD & E. BRIÈRE

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, Rue Soufflot, et 12, Rue Toullier

1909



Digitized by the Internet Archive
in 2026

ETUDE
DE LA
Législation Française
des naufrages et épaves

PRÉFACE

Au cours du récit qu'il fait de la vie à bord des *naves* et *galères* du moyen âge, et des dangers que couraient les marins toujours à la merci de la tempête, des écueils ou des pirates, Faber (1) déclare que le philosophe Anacharsis avait raison de ne compter les navigateurs ni parmi les vivants ni parmi les défunts, et que les navires les plus sûrs étaient ceux qui étaient tirés sur la plage, hors de l'eau.

Les conditions de la navigation ont bien changé depuis cette époque. Les grands voiliers, les cargo-boats, les

1. Faber. *Evagatorium in terræ sanctæ, Arabiæ et Egypti peregrinationem*, 1480 à 1483, t. I, p. 51.

paquebots suivent des routes bien connues et se dirigent aisément à travers les océans grâce aux instruments perfectionnés dont ils sont pourvus. Des phares aux projections puissantes, des amers, des balises, des cloches sous-marines leur donnent la sécurité lorsqu'ils se rapprochent des côtes, et les guident à leur entrée dans les ports. Un événement récent est venu montrer les services que peut rendre la télégraphie sans fil à un navire en danger.

Et cependant les risques de la navigation sont toujours très grands, puisque la statistique la plus récente, celle de 1906, relève pour la France 362 naufrages et accidents de mer survenus à des navires, dont 30 se sont perdus corps et biens.

Cela tient à ce que l'extension considérable du commerce maritime a augmenté les risques de collisions, et que malgré tous les progrès de la science nautique, un navire n'est jamais entièrement à l'abri d'une tempête qui l'engloutira ou le jettera désemparé à la côte, d'un accident de machine ou de gouvernail qui rendra toute manœuvre impossible, d'une erreur de route, d'estime ou de feux qui le fera échouer sur les écueils qu'il croyait éviter...

Lorsque par suite d'un événement de mer un navire s'échouait ou venait se briser à la côte, les riverains eurent pendant longtemps la cruelle habitude de considérer le navire et son chargement comme un butin et les naufragés comme des ennemis auxquels ils donnaient

la mort. « Ils (les naufragés) n'échappaient à la fureur des flots, dit Valin (1), que pour éprouver souvent un autre genre de mort d'autant plus douloureuse quelle leur était donnée de sang-froid par les mains cruelles dans le lieu même qui devait être pour eux un port de salut. »

Cependant vers le VIII^e siècle, les naufragés cessèrent d'être traités en ennemis ; mais s'ils eurent désormais la vie sauve, les habitants des côtes n'en continuèrent pas moins le pillage de leurs biens. La royauté, aidée par l'Eglise, lutta constamment pour la suppression de ces mœurs barbares qu'elle ne réussit à faire disparaître que vers la fin du XVII^e siècle.

De nos jours, grâce au développement des sentiments de solidarité et de charité, à la protection efficace de l'Etat, à la généreuse initiative des particuliers, les naufragés trouvent sur nos côtes l'aide voulue pour échapper aux dangers qui les menacent et arracher à la mer les débris de leurs biens.

Et pourtant nous devons reconnaître qu'un instinct pillard pousse encore certains habitants de notre littoral breton à profiter d'un naufrage pour s'enrichir. « Ils font « la guette », écrit à ce sujet Le Goffic (2), tapis dans leurs rochers, comme il y a six cents ans ; ils ont toujours un verbe spécial pour dire « aller au bris »

1. Valin. *Commentaire sur l'ordonnance de la Marine*, livre IV, titre IX. Introduction.

2. Charles Le Goffic. *Sur la Côte*, édition de 1907, p. 81.

penzea, et, s'ils n'invoquent plus Notre-Dame-des-Brisants et leurs autres saints locaux, Brévalaire, qui éclaircit la vue, Egarec, qui donne la finesse de l'ouïe, ils appellent toujours le vent du nord le bon vent, celui qui apporte les épaves à la côte :

Awel mad, an awel nord,
A digaz penzé d'ar bord.»

Des exemples récents le prouvent.

C'est ainsi que furent pillés par les riverains le vapeur espagnol *Amboto* naufragé à la pointe de *Garrec-hir*, près Kerlouan (Finistère) dans la nuit du 14 au 15 juillet 1907 ; le vapeur italien *Fratelli-Primi*, qui fit côte au même endroit dans la nuit du 30 juin au 1^{er} juillet 1908 ; le steamer hollandais *Norwich*, échoué sur les rochers de la chaussée de Sein le 6 juillet 1908.

Ce sont là des événements heureusement rares à notre époque, et qui, espérons-le, ne tarderont pas à disparaître, grâce à une sévère répression et à une surveillance plus active des côtes.

Dans l'étude que nous allons entreprendre nous suivrons, depuis ses origines, les évolutions de la législation des naufrages et épaves, et nous développerons l'état actuel de notre droit en cette matière, dont le monument capital est l'ordonnance de 1681 sur la marine marchande.

Première Partie

Des naufrages et épaves dans l'antiquité

Les Grecs, les Carthaginois, les Phéniciens, les Lydiens, les Egyptiens, les Rhodiens furent de hardis et habiles navigateurs et conservèrent pendant des siècles, avec des fortunes diverses, la suprématie du commerce dans la Méditerranée, dont les deux grands centres maritimes furent Carthage et Marseille.

A l'époque où Carthage était au faite de sa puissance, le suffète Hannon, à la tête de soixante vaisseaux, partit fonder des colonies et arriva jusqu'en vue des côtes de Sierra-Leone.

L'explorateur carthaginois Himilcon remonta l'Océan jusqu'en Irlande.

Un navigateur marseillais, Pythéas, qui vécut quatre siècles avant notre ère, après avoir reconnu les côtes de Grande-Bretagne et d'Irlande, remonta encore plus au nord, et arriva à une terre qu'il nomma Thulé (les îles Shetland).

Mais des lois et usages qui régissaient la navigation chez ces divers peuples, il ne nous est rien parvenu qui nous permette de déterminer les règles qu'ils adoptèrent en matière de bris et naufrage.

Il est probable que dans les débuts de la navigation, alors que celle-ci n'était pratiquée que par des pirates qui, après s'être emparés des biens des riverains échappaient, à l'aide de leurs navires, à toutes représailles, les naufragés ne devaient rencontrer sur le rivage que des ennemis qui les massacraient et les dépouillaient. Mais avec le développement du commerce et de la navigation ces pratiques durent disparaître, et les naufragés avoir toutes facilités pour recueillir leurs biens échappés au naufrage. Ce ne sont d'ailleurs là que des suppositions ne s'appuyant sur aucun texte précis.

Selden prétend cependant (livre 1, chap. XXIV et XXV), qu'en Grèce le fisc s'attribuait la propriété des effets naufragés.

De Pastoret, dans son *Histoire de la Législation* (t. VII, p. 245), soutient la même opinion. Tous deux s'appuient sur quelques textes de droit grec qui nous sont parvenus.

Il nous paraît toutefois que, ces auteurs ont exagéré leurs déductions, et nous partageons l'avis de *Pardessus* qui dit à ce sujet (1) : « Ces lois, si tant est qu'elles aient

1. *Pardessus. Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, t. I, p. 48.

existé, et que les citations qu'on en trouve ne soient pas des inventions d'auteurs de lieux communs de rhétorique, ne me paraissent pas avoir le sens qu'on leur suppose. Je n'y vois rien qui exclue ceux qui ont éprouvé un naufrage du droit de recueillir leurs effets et il me semble plus probable qu'elles se bornaient au cas où, les objets naufragés étant restés sans maître, il était naturel d'établir la préférence du fisc sur les particuliers qui les avaient recueillis au bord du rivage. »

Beaucoup moins hardis que les Phéniciens et les Grecs, que le goût des aventures et l'esprit d'entreprise poussèrent de très bonne heure vers des régions lointaines et inexplorées, *les Romains* ont toujours regardé la mer comme une ennemie redoutable, et ils ne furent jamais que de médiocres marins. Pour eux la mer était le désert mystérieux, l'espace inconnu qu'ils n'osaient affronter. Une autre cause de leur infériorité venait du dédain qu'ils professaient, surtout au premier âge de leur histoire, pour le commerce et par suite pour la navigation.

Denys d'Halicarnasse nous rapporte (livre II, § 28), que Romulus ne voulait dans sa ville que des guerriers et dans la campagne que des agriculteurs.

Le commerce était laissé comme dégradant aux esclaves et aux affranchis. Ce préjugé se conserva jusqu'à la fin de la République si bien que nous voyons *Cicéron* soutenir dans son ouvrage *De officiis* au livre I, chapitre XLVII, que le commerce n'est qu'une école de

fourberie et de mensonge, et que ceux qui s'y livrent ne sont dignes que du mépris de leurs concitoyens.

On conçoit, par suite, que dans les premiers temps, Rome ne s'inquiétât nullement de protéger les biens qui venaient à la côte par suite de naufrage, puisque la navigation était exclusivement pratiquée par les étrangers. Or l'étranger était alors toujours l'ennemi, de sorte que les habitants du littoral, considérant tout ce qui était rejeté par les flots comme de bonne prise, n'hésitaient pas à s'emparer des épaves, et à user de tous les moyens pour faciliter les naufrages.

Cette situation dura jusqu'aux guerres Puniques. Dans sa lutte contre Carthage, Rome sentit la nécessité d'avoir une flotte et des marins. Un revirement se produisit, et les Romains affirmèrent leur puissance maritime par les victoires navales de Duilius en Sicile et de Cuius Scipion aux embouchures de l'Ebre, en 260 et en 218. Plus tard, pour répondre à des besoins nouveaux, le commerce maritime se développait. Les Romains se firent navigateurs, sans jamais cependant atteindre la hardiesse des Grecs et des Phéniciens. Ils naviguaient toujours le long des côtes, sans perdre la terre de vue, voyageaient à petites journées, relâchant tous les soirs dans un port désigné à l'avance sur des itinéraires maritimes qui étaient leur seul instrument nautique.

En outre, la situation des étrangers s'améliora, et Rome leur reconnut certains droits.

N'ayant pas de législation maritime, les Romains la puisèrent dans les usages et surtout dans les lois des *Grecs* et des *Rhodiens*.

C'est ainsi que nous trouvons au Digeste le titre II du livre XIV sous la rubrique : *De lege Rhodia de jactu*.

En établissant leurs lois maritimes les Romains s'occupèrent de réglementer les diverses questions concernant le sauvetage des personnes et des biens, et l'attribution des effets sauvés.

Les coutumes et les lois romaines furent toujours très protectrices des personnes naufragées. Mais il n'en était pas de même pour les biens, et il nous faut arriver aux dernières années de la République pour voir naître et se développer l'idée contraire à celle qui considérait l'épave comme la propriété de celui qui la découvrait.

A cette époque il était établi que l'acquisition par occupation ne s'appliquant qu'aux biens vacants et sans maîtres, c'est-à-dire aux objets *derelicti* ou abandonnés volontairement par leurs propriétaires, ne pouvait être envisagée lorsqu'il s'agissait d'objets *deperditi*, c'est-à-dire ceux que le propriétaire avait dû abandonner par force majeure. Or les objets venus à la côte par suite de naufrage, jet, etc. étaient bien des objets *deperditi*. Aussi accorda-t-on au propriétaire le droit de réclamer les objets lui appartenant et sauvés par des tiers.

C'est Plaute qui, le premier, dans sa comédie intitulée le *Rudens*, fait allusion à ce droit du propriétaire. Les textes que nous possédons sont absolument précis

sur ce point. C'est ainsi que nous trouvons dans le *Digeste* (1) la phrase suivante :

Res autem jacta domini manet nec fit adprehenditis quia pro derelicto non habetur.

Cette protection du droit du propriétaire des objets naufragés fut-elle constante sous les Romains à partir de cette époque ? Certains auteurs prétendent que non, et que, à la fin de la république et dans les premiers temps de l'Empire, les besoins d'argent firent que le fisc s'emparait des biens naufragés sans permettre à leurs propriétaires de les réclamer. Juvénal dit, en effet, dans sa satire IV vers 54 :

Res fisci est ubicumque natat

Que le fisc ait voulu à un certain moment s'emparer des biens naufragés, cela est possible et même probable, mais nous croyons que les empereurs s'attachèrent à empêcher cette intervention du fisc et qu'ils y réussirent. A ce sujet nous pouvons remarquer que Juvénal écrivait sous le règne d'*Adrien* qui, en matière de naufrage, accordait aux naufragés le droit absolu de recueillir les effets leur appartenant, ainsi que cela résulte d'un texte d'Ulpien, loi 12 au *Digeste*, titre : *De incendio ruina, naufragio* (2), ainsi conçu : « *Licere unicuique*

1. *De lege Rhodia*, XIV, 2, Paul Loi 3 § 8.

2. *Digeste*, Ulpien, livre XLVII, titre 9.

naufragium suum impune colligere constat : idque imperator Antonius cum divo patri suo rescripsit. »

Plusieurs jurisconsultes, en particulier Cujas et Pardessus, soutiennent que le fisc ne s'empara jamais des objets susceptibles d'être réclamés par leurs propriétaires.

Il nous paraît que cette opinion est la vraie, car les empereurs romains s'attachèrent dès les débuts de l'empire à empêcher les populations du littoral de dépouiller les naufragés et de s'emparer des biens venus épaves à la côte. Nous trouvons d'ailleurs dans l'histoire romaine plusieurs édits et rescrits relatifs à ce sujet.

Un sénatus-consulte rendu sous *Claude* ordonne aux habitants du littoral de porter secours aux naufragés, et inflige la peine du vol à ceux qui soustraient des objets naufragés.

Dans un autre sénatus-consulte (1) il ordonne l'application de la loi *Cornelia de sicariis* contre les individus qui, par des manœuvres criminelles, auraient causé la perte d'un navire.

L'empereur *Adrien* (2) autorise les naufragés à recueillir les débris de leurs navires contre les prétentions des propriétaires riverains. Défense est faite à toute personne, soldat, citoyen, affranchi ou esclave,

1. Digeste. *Ulpien*. Loi 3, § 8, titre 9, Livre 47.

2. Digeste. Loi 7, titre 9, livre 47.

d'intervenir et d'emporter les biens des naufragés. Les peines du vol étaient édictées contre les contrevenants. Sans doute l'habitude du vol des épaves était profondément enracinée chez les populations du littoral, et ces dispositions n'eurent pas grand effet, puisque nous voyons *Antonin* (1) prescrire contre les pilliers d'épaves des amendes plus ou moins élevées et les peines du fouet, des travaux publics ou des mines, suivant la gravité de leur crime et leur condition sociale :

En même temps que les empereurs romains publiaient des rescrits concernant le droit des naufragés, ils donnaient à leurs gouverneurs de province des ordres fréquents pour veiller à la défense de ces droits, et empêcher que des feux trompeurs ne fussent allumés sur le rivage dans le but d'attirer et de faire échouer les navires (2).

Dioclétien et *Maximin* établirent dans une constitution que le voleur d'effets naufragés serait tenu, sur la revendication du propriétaire, de payer le quadruple de la valeur des objets volés, lorsque cette réclamation aurait lieu dans l'année, le simple après l'année écoulée (3).

Mais le mal continuait, et à un certain moment nous voyons le fisc lui-même émettre la prétention de s'emparer des biens des naufragés, au point qu'il fallut une

1. Digeste. *Paul.* Loi 4, titre 9, livre 47, § 1.

2. Digeste. Loi 10, t. VII, livre 47.

3. Code, Loi 6, t. II, c. XVIII.

interdiction formelle de l'empereur pour l'en empêcher :
« Si quando naufragio navis expulsa fuerit ad littus,
vel si quando aliquam terram attigerit, ad dominos
pertineat : fiscus meus sese non interponat. Quod enim
jus habet fiscus in aliena calamitate, ut de re tam luc-
tuosa compendium sectetur ? » (Code 14. 6. 1.)

Jusqu'à la fin de l'empire la législation fut protec-
trice des biens et des personnes naufragés. Et le prin-
cipe sur lequel s'appuyaient toutes ces lois que nous
avons citées était que le fait du naufrage ne faisait pas
perdre au propriétaire son droit sur les objets naufra-
gés, ainsi que l'établit Ulpien dans une citation qu'il
fait de Pomponius : « Pomponius aït, etsi naufragio
quid amissum sit, non statim nostrum esse desi-
nere (1). »

Après le partage de l'empire, et en pleine décadence
romaine, les empereurs continuèrent à accorder leur
protection aux naufragés. C'est ainsi qu'en 412, les
empereurs *Honorius* et *Theodose II*, renouvelèrent, dans
une constitution, les prescriptions d'Antonin, et décidè-
rent que ceux qui auraient pillé les effets naufragés
seraient punis de l'amende ou de la proscription, sui-
vant la qualité des personnes (2).

Dans l'empire d'Orient, la législation protectrice des
naufrages fut maintenue par les empereurs bysantins

1. Digeste. Loi 44. — T. 41, l. 1.

2. Code, loi 11, titre V, *de naufragiis*, c. V.

pendant un certain temps, mais peu à peu l'usage de piller les naufragés reprit le dessus malgré les efforts des empereurs devenus impuissants à enrayer le mal.

En Occident, l'empire sombra rapidement à la suite des incessantes invasions des barbares. Le commerce, la navigation disparurent, la mer appartenait aux pirates et les riverains ne connurent plus qu'un droit : celui de s'emparer des effets naufragés, en provoquant au besoin les naufrages.

Deuxième Partie

Du droit de bris, naufrages et épaves en France jusqu'à l'ordonnance de 1681

Durant cette longue période, allant des origines de la Gaule à la fin du ^{xvii}^e siècle, la législation des naufrages et épaves subit de nombreuses variations, et progressa lentement. Pour l'étude de cette évolution historique du droit de bris et naufrages, nous distinguerons trois périodes successives :

1° Des origines à l'invasion des Normands ;

2° Du ^{ix}^e siècle à l'ordonnance de 1543 ;

3° De l'ordonnance de 1543 à l'ordonnance de 1681. laquelle s'applique encore de nos jours dans ses principales dispositions, et que nous étudierons en même temps que la législation actuelle des naufrages.

CHAPITRE PREMIER

DU DROIT DE BRIS, NAUFRAGES ET ÉPAVES EN FRANCE DES ORIGINES A L'INVASION DES NORMANDS

Au moment où les Romains arrivèrent en Gaule, ils trouvèrent un pays divisé en une infinité de peuplades toujours en guerre les unes contre les autres. Aussi ne peut-on s'attendre à rencontrer à cette époque une réglementation quelconque concernant les naufrages ; tout ce qui venait à la côte était la propriété de ceux qui s'en emparaient.

On peut même déclarer, sans craindre de se tromper, que chez les peuplades riveraines de la Gaule, la coutume barbare de piller et de massacrer les naufragés devait exister. Valin le déclare formellement (1) « que les anciens Gaulois, dit-il, aient pratiqué cet usage odieux et détestable, cela est hors de doute... ils ne faisaient en cela que suivre l'exemple des autres peuples ».

1. Valin, Livre IV du t. II. Préface.

Après la conquête de la Gaule par César, les Romains imposèrent aux vaincus leurs lois, et leur influence bien-faisante se fit sentir pendant les cinq siècles que dura leur domination.

Ils apportaient avec eux des lois qui, nous l'avons vu plus haut, obligeaient au respect, non seulement des personnes, mais aussi des biens naufragés. Mais si déjà en Italie l'application de ces lois était des plus difficiles, elle dut l'être bien plus encore chez des peuples mal civilisés, habitués à considérer le naufragé comme un ennemi, et ses biens comme une aubaine. Aussi, croyons-nous qu'en cette matière l'influence de la législation romaine dut être à peu près nulle.

Puis vint au ^{ve} siècle l'invasion des barbares et l'écroulement de la puissance romaine, époque troublée où seule la loi du plus fort était admise. Toute autorité étant abolie les habitants du littoral que ne retenait aucune crainte de répression revinrent à leurs habitudes de pillage, traitant les naufragés en ennemis et considérant leurs navires comme un butin.

Lorsque la descente des barbares fut arrêtée et qu'ils se fixèrent sur le territoire qu'ils avaient envahi, fusionnant avec les indigènes, des royaumes se formèrent qui eurent leurs lois, imprégnées de l'influence de la législation romaine. Une réaction se produisit, et on vit paraître de nouveau chez certains empereurs le souci de la protection des biens des naufragés. C'est ainsi que nous trouvons dans la *lex Romana Wisigothorum*

ou bréviaire d'*Alaric*, rédigée en 506 par Alaric II, une disposition législative punissant de la peine du quadruple les pillleurs d'épaves : « Quiquid... de naufragis raptum fuerit et aliquis ex hac quidquam ab alio suscepit, sive celaverit, in quadruplum reformare cogatur. »

Mais l'habitude qu'avaient les habitants des côtes de s'emparer des biens des naufragés était plus forte que la loi, et ni l'autorité des rois, ni l'influence heureuse du christianisme devenu la religion des Francs, depuis la conversion de Clovis après Tolbiac (496), ne réussirent à arrêter le mal, bien que cependant les sentiments d'humanité et de charité, qui se firent jour à cette époque, valurent dans bien des cas à des naufragés de pouvoir recueillir leurs biens.

L'empereur Charlemagne dut user de son pouvoir pour protéger les naufragés, et les *missi*, qu'il envoya sur tous les points de son vaste empire, durent veiller à la protection des biens et des personnes. Si les *Capitulaires* ne renferment aucune disposition concernant les naufrages, les droits des naufragés, les devoirs des riverains, elles contiennent cependant des prescriptions relatives à la protection et à l'assistance dues aux victimes d'accidents, ce qui permet de croire que sous le règne de Charlemagne les naufragés furent protégés. Il est probable qu'à cette époque les naufragés pouvaient, généralement, recueillir leurs biens s'ils étaient sur le lieu du naufrage, et que, dans le cas contraire, l'épave appartenait à l'inventeur.

« La législation, dit Pardessus à ce sujet (1), n'était point encore assez parfaite pour avoir pris des mesures de conservation dans l'intérêt des absents et peut-être dans ce cas, les objets naufragés, considérés comme biens vacants, appartenaient-ils au premier occupant. D'ailleurs, la maxime qui attachait à la possession d'une chose mobilière la présomption de propriété, ayant été introduite chez les peuples modernes à une époque évidemment antérieure au V^e siècle, on conçoit de quelle difficulté devait être entourée la réclamation de celui qui, quelque temps après le naufrage, serait venu réclamer des choses perdues par l'effet de cet accident. »

Quelles qu'aient été les lois et coutumes concernant les naufrages sous Charlemagne, l'usage de piller et de massacrer les naufragés se rétablit sous ses successeurs, alors que paraissaient sur les côtes de France les pirates normands.

1. Pardessus. *Lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, t. I, p. 314.

CHAPITRE II

DU DROIT DE BRIS, NAUFRAGES ET ÉPAVES DU IX^e SIÈCLE A L'ORDONNANCE DE 1543

L'exode des Normands commença avec le grand mouvement de centralisation monarchique qui se produisit simultanément en Suède, en Norvège et en Danemark dans le courant du ix^e siècle. Ils portaient, emportant de la maison paternelle les piliers à tête de Thor ou d'Odin du siège domestique, ravageant et pillant tout partout où ils passaient. Une religion barbare les excitait à la guerre, promettant aux braves le séjour bienheureux du Valhalla. Le métier de pirate était considéré comme un métier de roi, et le mot pirate était synonyme de *Wiking* ou roi de la mer.

Lorsque la mort de Louis le Débonnaire mit aux prises ses trois fils, la France désunie et désemparée devint le but de prédilection de leurs incursions. En 841, ils visitent les bords de la Seine, Fontenelle, Jumièges, Rouen. En 842, ils brûlent Amboise ; Nantes est livrée au pillage en 843. Et le jour de Pâques de l'an 846,

ayant remonté la Seine, ils pénétrèrent dans Paris, sous les yeux de Charles le Chauve effrayé qui leur verse une rançon de 7.000 livres. Ils étaient maîtres de la mer et les habitants des côtes tremblaient à leur approche. Aussi n'est-il pas étonnant qu'à une pareille époque l'usage de piller et de massacrer les naufragés se soit rétabli ; seuls les pirates tenaient la mer, et, lorsque l'un d'eux, poussé par la tempête, venait échouer sur la côte, il n'échappait à la mer que pour tomber sous les coups de riverains exaspérés et heureux du butin facile qu'ils acquéraient ainsi.

Le droit de bris s'établit partout en faveur des riverains comme un droit de représailles, et il se continua alors même que les Normands se furent fixés dans la partie de la Neustrie, devenue depuis la Normandie, que leur concéda en 912 Charles le Simple, par le traité de Saint-Clair-sur-Epte.

Puis vint, avec l'affaiblissement croissant du pouvoir royal, le régime féodal. En face d'un pouvoir central impuissant, les seigneurs prétendirent bientôt à une souveraineté absolue dans leurs fiefs, avec le droit d'y légiférer et d'y puiser à leur gré les ressources dont ils avaient besoin. Le droit de bris devint l'un de ceux que s'arrogèrent les seigneurs riverains, et qui pour quelques-uns fut la principale source des revenus : « On sait ce comte de Léon, dit Michelet, enrichi par son noëil, pierre précieuse plus que celles qu'on admire aux couronnes des rois », et qui préféra céder au duc

de Bretagne les ports de Brest (1240) et de Morlaix (1275) plutôt que de renoncer à cette pierre précieuse (1).

Partout s'étendit cet usage, sur tous les rivages de France et même de l'Europe. Tout ce qui venait à la côte que le propriétaire en fût connu ou non, devenait la propriété du seigneur, et les naufragés ayant affaire à des ennemis plus puissants, eurent plus encore à souffrir que du temps où ils n'avaient en face d'eux que les habitants du littoral seuls.

Ce ne fut qu'après de longs et incessants efforts que la royauté, aidée par l'Eglise, parvint à enlever le droit de bris aux seigneurs et à faire disparaître chez les riverains de la mer l'usage barbare de dépouiller les naufragés. Ce droit des seigneurs était le droit de *bris* en Bretagne, droit de *lagan* en Picardie, droit de *varech* en Normandie. Nous allons voir rapidement ce qu'étaient ces différents droits.

Du droit de bris en Bretagne

Sans vouloir rechercher jusque dans ses origines l'existence du droit de bris en Bretagne, nous constatons que pendant le moyen âge, il s'exerçait dans cette région, et qu'il était l'une des principales ressources des riverains de ces côtes crénelées de dentelures et bordées d'écueils. L'habitude de dépouiller les naufragés était tellement

1. *Mémoires pour servir à l'histoire de Bretagne*, éd. Dom. Morice, t. I, p. 911.

entrée dans les mœurs des habitants du littoral breton à la fin du xi^e siècle et au commencement du xii^e siècle, qu'un concile régional tenu à Nantes en 1127, sous la présidence d'Hildebert, archevêque de Tours, frappa d'excommunication les pilleurs d'épaves. Ce qui déterminait la décision de ce concile, ce fut le refus de l'évêque de Dol, soutenu par le clergé breton, de renoncer au droit de bris qu'il avait dans ses privilèges, malgré l'ordre que lui en avait donné Hildebert. Répondant à la lettre d'Hildebert qui lui demandait l'autorisation de réunir le concile, le pape *Honoré II* lui écrivait : « Alteram consuetudinem quam illi nauticorum evaserant et in portu postmodum spoliabantur damnamus ; et ne quis futuris temporibus renovare presumat, auctoritate apostolica interdiciamus. Iniquum enim censemus ut quem clementiæ divinæ magnitudo a sæventis pelagi voracitate diverterit, hominum sæva rapacitas audeat spoliare. »

Le Duc de Bretagne, Conan III, ratifia la décision du concile. Mais la rapacité des princes l'emporta sur la crainte des foudres de l'Eglise, et si le droit de bris ne se continua pas avec la même violence, il fut remplacé par un autre droit, le droit de *brefs* ou *brieux*.

Les brefs de sauveté *los breus de brist* furent institués de bonne heure par certains seigneurs de la côte de Bretagne, et en 1231, par le traité d'Angers, le roi saint Louis reconnut au duc de Bretagne Pierre de Dreux, dit Mauleherc le droit de brefs. Moyennant l'ac-

quittement d'un droit en argent, proportionnel à la valeur du navire et de la cargaison, les navires obtenaient des *brefs* ou *brieux*. Ces brefs étaient de trois sortes :

1° *Les brefs de sauveté*, pour ne pas tomber en cas de périlication, au pouvoir de la seigneurie, c'est-à-dire pour obtenir, en cas de naufrage, le droit de recueillir ses biens ;

2° *Les brefs de conduite* pour être les navires convoyés et conduits en forains et hors des dangers de la côte. Sur la production de ces brefs, le seigneur fournissait un pilote ou *locman* qui dirigeait le navire à travers les nombreux écueils de la côte bretonne ;

3° *Les brefs de victuailles* pour la permission d'acheter vivres et rafraichissement en Bretagne. Quoique onéreuse, la crainte de représailles fit que ces droits furent acceptés, et ils constituèrent pendant longtemps une des principales ressources de la Bretagne.

Aussi les ducs de Bretagne s'appliquèrent-ils à enlever ce droit à leurs vassaux et prétendirent-ils pouvoir seuls délivrer des brefs.

Mais les tentatives de Pierre de Dreux furent vaines pour retirer ce droit au vicomte de Léon ; ce fut son fils Jean I^{er} qui réussit à le racheter, et à partir de ce moment les ducs de Bretagne ne s'en départirent plus, si bien que nous voyons Jean III en cédant la Penthievre à son frère Guy, se réserver le *peceium seu naufragium marinum* et les *breveta marina* (1317).

Pour la délivrance de ces brefs ou brieux des bureaux furent établis dans les principaux ports du duché, et même en dehors du duché puisqu'il en existait à Bordeaux, à La Rochelle, et à Bayonne.

Le droit de bris passa pendant quelques années, de 1372 à 1374, entre les mains des Anglais, grâce au duc Jean IV qui, en 1372, leur abandonna la police de la mer moyennant la perception d'un tiers des profits. Les Anglais en profitèrent pour piller les navires neutres et parsemer d'épaves les côtes bretonnes, faisant prisonniers ou tuant même ceux qui tombaient entre leurs mains (1).

La pratique de ce droit se continua jusqu'en 1491, date à laquelle la Bretagne fut réunie à la couronne de France par le mariage de Charles VIII, avec Anne de Bretagne. Déjà en 1425, les Espagnols avaient obtenu du duc Jean V l'exemption du droit de bris et des brefs.

Droit de Lagan

Le droit de *lagan* était un droit que possédaient les seigneurs de Flandre, d'Artois et de Picardie, riverains de la mer, et en vertu duquel ils s'emparaient des objets naufragés venus à la côte. Mais ce droit ne persista pas dans ces provinces comme le droit de bris en Bretagne.

1. *Histoire de la marine française* par Ch. de la Roncière, t. II, p. 25.

La Picardie fut en effet de bonne heure comprise dans les terres de la couronne, et nous voyons en 1191, Philippe-Auguste renoncer à ce droit de lagan. Le comte de Boulogne y renonça la même année.

D'ailleurs ce droit de lagan devint vite un droit de préférence en faveur du seigneur sur les épaves dont les propriétaires n'étaient pas connus, ainsi que cela ressort d'une charte de 1203 émanant de Guillaume, comte de Ponthieu.

Droit de Varech

Le droit de *varech* établi en Normandie était au commencement du x^e siècle un droit en vertu duquel les seigneurs riverains s'emparaient de tous les objets venus épaves à la côte. Mais de bonne heure grâce aux efforts des ducs de Normandie, ce droit se modifia et devint celui de s'approprier les épaves que leurs propriétaires n'avaient pas réclamées dans un délai déterminé. L'exercice de ce droit était réglementé, et cette réglementation se trouve exposée au chapitre XVII de l'*Ancienne coutume de Normandie*.

Lorsqu'une épave était recueillie à la côte, le seigneur du fief avait l'obligation de la faire mettre hors de la portée des flots, mais ne pouvait l'enlever avant qu'elle eût été reconnue et inventoriée par le bailli, plus tard par l'officier de l'amirauté.

Si l'épave pouvait se conserver en bon état, le sei-

gneur devait la tenir pendant l'an et jour à la disposition du propriétaire. L'épave ne pouvait-elle se conserver, elle était vendue, et le prix conservé par le seigneur pendant l'an et jour à la disposition du propriétaire de l'épave.

Si le propriétaire se présentait dans ce délai et prouvait son droit sur l'objet recueilli, il lui était remis contre paiement des frais de sauvetage, de garde et de conservation.

Dans le cas contraire, le seigneur devenait, au bout de l'an et jour, propriétaire de l'épave ou de son prix de vente, si elle avait été vendue.

A cette règle, il y avait une exception. Le *Duc* se réservait le droit de varech sur les objets les plus précieux, or, argent, ivoire, pierres précieuses, chevaux, etc... Ce droit de préférence passa au roi de France, lorsque Philippe-Auguste eut annexé la Normandie au domaine de la couronne en 1204. De même les procès relatifs à l'exercice du droit de varech relevaient exclusivement de la juridiction ducale. Le droit de varech s'étendait à toutes choses que « l'eau jette à terre par tourmente et fortune de mer, ou qui arrivent si près de terre qu'un homme à cheval y puisse toucher avec sa lance ».

Le droit de varech subsista même après l'ordonnance de 1681, et ne fut aboli que par la loi du 13-20 avril 1791, titre 1^{er}, article 7, à partir de la publication du décret du 4 août 1789.

Pour compléter cette étude, nous devons parler de trois recueils des us et coutumes maritimes, parus entre le xiv^e et le xvi^e siècles, ce sont : *Les Rôles d'Oléron*, *Le Consulat de la mer* et *Le Guidon de la mer*.

Les Rôles d'Oléron

Un recueil de lois maritimes, qui fut célèbre au moyen âge, *Les Jugements* ou *Rôles d'Oléron*, traite très au long les questions relatives aux naufrages et épaves. Ces *Jugements* ou *Rôles d'Oléron*, observés sur les côtes de l'Atlantique sont divisés en quatre parties ; la dernière est consacrée aux naufrages et épaves. Les auteurs ne s'entendent pas en ce qui concerne l'époque à laquelle parut ce recueil. Il semble cependant démontré que la partie qui nous intéresse est postérieure à la publication du reste de l'ouvrage, et qu'elle date des dernières années du xv^e siècle ou du début du xvi^e siècle. C'est l'avis de plusieurs auteurs, et en particulier de Pardessus, qui dit à ce sujet :

« Ils n'avaient jamais été imprimés avant que Garcie les publiât dans son *Routier de la mer*, et les personnes les moins habituées à étudier les différences entre le style et l'orthographe de chaque siècle peuvent s'assurer qu'ils sont écrits en langage du xvi^e siècle. » Et aussi, ajoute-t-il : « Parce que les principes fondamentaux de ces articles sont en opposition directe avec l'état

de chose qui existait à l'époque où la partie primitive des *Rôles d'Oléron* a été rédigé. »

Nous possédons trois éditions des *Rôles d'Oléron* : l'une de Garcie (xvi^e siècle), l'autre de Cleirac (xvii^e siècle), la troisième de Pardessus (*Collection des lois maritimes*, t. I, chap, VIII). L'ordre des articles n'est pas le même dans ces trois ouvrages : nous adopterons dans notre étude celui suivi par Pardessus.

L'idée prédominante des *Rôles d'Oléron* est de réprimer la cruauté et la cupidité des riverains par la menace de terribles châtiments :

Ceux qui attentent à la vie des naufragés doivent, dit l'article 38, *estre mis en la mer et plongés tant que soyent demys mors, et puis les tirer dehors et les lapper et assommer comme on ferait un chien ou loup*. Les pilotes qui auront volontairement fait échouer un navire seront maudits, excommuniés de l'Eglise et punis comme larrons, puis pendus sur le lieu du naufrage *pour faire ballise ès autres navires qui là viendront* (Art. 40).

Le seigneur coupable d'avoir provoqué ou encouragé un naufrage, aura ses biens saisis, puis sera attaché dans sa maison, et le feu mis *ès quatre cornières de sa maison et faire tout brusler et les pierres des murailles jeter par terre, et là faire la place et le marché pour vendre les pourceaux à jamais, perpétuellement...* (art. 41). Ces peines étranges et par trop violentes ne furent jamais appliquées, et, comme le dit Pardessus, il

ne faut y voir « que les imprécations d'un homme de bien indigné des excès auxquels l'avarice et l'abus du pouvoir s'étaient portés ».

Par contre, il est recommandé de porter secours aux naufragés et les seigneurs doivent les faire aider par leurs sujets, à charge pour les naufragés de rémunérer les sauveteurs « selon Dieu et raison, et leur estat, et selon que justice ordonnera ».

Si un navire vient à la côte (art. 37) et que l'équipage ait péri, le seigneur du lieu doit assurer le sauvetage des débris et marchandises, leur mise en lieu sûr, et si au bout d'une année à partir du jour où des mesures de publicité auront été prises pour rechercher les héritiers des naufragés, personne ne les réclame, ils seront vendus par le seigneur, et le prix de vente, les frais de sauvetage déduits, sera employé « à faire prier Dieu pour les trépassés, ou marier pauvres filles et faire autres œuvres pitiabiles, selon raison et conscience ».

C'était trop demander aux seigneurs, comme le fait remarquer Valin, aussi cette prescription devait elle être souvent enfreinte.

Les Rôles d'Oléron contiennent des dispositions protectrices des droits des propriétaires d'objets jetés à la mer dans le but d'alléger le navire.

C'est ainsi que l'article 43 prescrit à l'inventeur de rendre les objets trouvés, à leurs maîtres, et si les propriétaires ne peuvent être découverts, leur prix sera employé en œuvres pieuses.

Les ancres recueillies épaves seront rendues à leurs propriétaires, lesquels devront les munir de *hoirins* (bouées) sur lesquels seront gravés leur nom, celui du navire et de son port d'attache (art. 44).

Dans ces articles où il est question d'épaves isolées, aucun délai n'est fixé pour la réclamation.

Enfin les choses du cru de la mer, ambre, corail, herbes marines, appartiennent à l'inventeur (art. 54), les poissons épaves recueillis en mer sont également la propriété de l'inventeur, de même ceux recueillis sur le rivage, sauf cependant les *poissons à lard*, qui appartiennent au seigneur (art. 46 à 51).

Quant aux épaves abandonnées et ayant appartenu à quelqu'un, comme vin, huile et autres marchandises, elles appartiennent, suivant les coutumes, au seigneur ou à l'inventeur (art. 53).

Les règles contenues dans *Les Rôles d'Oléron* constituent un grand progrès dans la législation des naufrages. Elles sont basées sur le principe du respect de la propriété d'autrui, et constituent une excellente préparation à l'ordonnance de 1681, laquelle s'applique encore de nos jours.

Le Consulat de la Mer

Sur les côtes de la Méditerranée où la civilisation ne disparut pas complètement après les invasions barbares, les populations se montrèrent de tout temps

accueillantes pour les naufragés et respectueuses des droits des propriétaires des biens recueillis épaves sur le rivage.

Ces populations y avaient d'ailleurs un intérêt commercial, car, au moyen âge, les rives méditerranéennes étaient garnies d'un essaim de ports de commerce dont les principaux étaient, à la fin du ^{xii}^e siècle, *Montpellier* en Languedoc, et *Marseille* en Provence, auxquels s'ajouta *Aigues-Mortes* sous le règne de saint Louis (1246).

Jusqu'à la fin du ^{xii}^e siècle cependant nous ne trouvons aucune trace de législation concernant les épaves. A cette époque (fin du ^{xiii}^e siècle ou commencement du ^{xiv}^e siècle), parut un recueil de jurisprudence maritime qui eut un grand retentissement, et dont les règles furent adoptées par les populations du Midi de la France, de l'Espagne orientale et de l'Italie. On l'appelait *Le Consulat de la Mer*, et il fut vraisemblablement rédigé à Barcelone ou à Marseille. Ce recueil renferme des dispositions remarquables en ce qui concerne le sauvetage. Elles sont contenues dans le chapitre CCVII, qui distingue selon que les épaves ont été trouvées flottantes, recueillies sur le rivage ou tirées du fond de la mer.

1^o *Epaves flottantes*. — L'inventeur d'épaves trouvées flottantes *en port, en plage ou en cale* doit, dans un délai de trois à dix jours, en faire la remise à l'autorité locale qui les garde en dépôt pendant un an et un jour. Les marchandises les plus périssables seront

toutefois vendues avant l'expiration de ce délai, et le prix de vente sera conservé à la disposition des ayants droit.

Des proclamations pendant trente jours seront faites par le crieur public à l'effet de retrouver les propriétaires. Si le propriétaire se présente dans le délai d'un an et jour, son bien lui sera restitué contre paiement de la moitié de sa valeur à l'inventeur à titre d'indemnité. Si le propriétaire ne se présente pas, la moitié de la valeur de l'objet sauvé sera encore remise à l'inventeur ; l'autre moitié sera partagée en deux parts égales, l'une revenant au fisc, et l'autre étant employée pour faire prier Dieu pour l'âme du propriétaire de l'épave.

Les objets recueillis *épaves en mer* appartiennent à l'inventeur. Lorsque c'est un équipage qui aura fait la trouvaille, les trois quarts de l'épave appartiennent au navire, et le dernier quart aux matelots du bord.

2° *Objets recueillis sur le rivage.* — L'inventeur doit en faire la déclaration à l'autorité qui conserve l'objet sauvé pendant un an et un jour à la disposition du propriétaire. A l'expiration de ce délai, le produit net de l'épave est divisé en deux parts, l'une revenant au fisc, l'autre destinée à faire prier pour l'âme du propriétaire.

L'inventeur ne reçoit qu'une indemnité fixée par les prud'hommes du lieu.

3° *Choses tirées du fond de la mer.* — Ces biens sont conservés à la disposition des propriétaires auxquels on

ne fixe aucun délai pour faire valoir leur droit. Le sauveteur reçoit une indemnité.

Si les objets recueillis épaves, en mer, sur le rivage, ou tirés du fond de la mer, ont été perdus depuis plus d'un an et un jour au moment de leur invention, leurs propriétaires n'ont plus aucun droit, et ces objets deviennent la propriété des inventeurs.

Telles sont les règles contenues dans le *Consulat de la Mer*, et qui furent pendant longtemps observées dans le bassin de la Méditerranée. Ce *Consulat* n'était pas une œuvre législative, mais un recueil de la jurisprudence des juges commerciaux ou *consuls* de la ville où cet ouvrage fut rédigé.

Le Guidon de la Mer

Nous citerons aussi *Le Guidon de la Mer* qui parut à Rouen, sans doute dans la seconde moitié du *xvi^e* siècle.

Cet ouvrage n'a pas la même importance que ceux que nous venons d'analyser, en ce qui concerne la question qui nous intéresse.

Il dut principalement sa célébrité aux dispositions qu'il contient concernant les assurances maritimes, et que l'on retrouve en grande partie reproduites dans l'ordonnance de 1681. Toutefois, en traitant la question des avaries, il examine ce qui doit avoir lieu en cas de naufrage ou de jet. L'article 31 dit à ce sujet : *Ce qui est jeté, s'il est recouvert, doit être restitué à qui il appartient,*

parce que ce n'est pas chose abandonnée, mais forcément mise à l'incertitude de la mer. Et l'article 32 ajoute que le propriétaire des objets naufragés aura toujours le droit de les revendiquer entre les mains de celui qui les aura recouverts, payant le sauvetage. Aucun délai n'est fixé pour la réclamation.

CHAPITRE III

DU DROIT DE BRIS, NAUFRAGES ET ÉPAVES EN FRANCE, DE L'ORDONNANCE DE 1543 A L'ORDONNANCE DE 1681

Au cours de cette étude que nous venons de faire du droit de bris et naufrage, nous avons vu que la Royauté, soutenue par l'Eglise, lutta de bonne heure pour faire disparaître l'habitude qu'avaient les habitants des côtes de dépouiller les naufragés. Au début de la Féodalité, alors que l'autorité royale était méconnue, seule l'Eglise pouvait intervenir, et elle le fit en frappant d'excommunication tous ceux qui dépouillaient les naufragés.

Le IV^e Concile de Rome, réuni en 1078 par le pape *Grégoire VII*, frappe d'excommunication quiconque attente aux biens des naufragés, auxquels on est tenu de porter secours. Le Concile réuni à Nantes en 1127, et dont nous avons déjà parlé, renouvelle la menace de l'excommunication contre les pilleurs d'épaves. Au Concile, réuni à Dol en 1128, et à celui de Latran, en 1179, les mêmes décisions furent prises « contre ceux qui dépouillent les chrétiens allant sur mer pour le commerce

ou d'autres causes légitimes, ou qui pillent ceux qui ont fait naufrage » (1). Mais les menaces de l'Eglise n'arrêtaient pas le mal, et le pouvoir royal trop faible ne pouvait rien contre lui.

Peu à peu cependant ce pouvoir se rétablit, à mesure que s'affaiblissait celui des seigneurs féodaux usés par d'incessantes luttes intestines, et dès le début du XIII^e siècle la royauté entreprit contre les droits que s'attribuaient les *seigneurs* en cas de naufrage, une lutte qui devait aboutir.

Le principe sur lequel s'appuyèrent les rois de France était que le droit de naufrage et épave était un droit *régalien* et que nul ne pouvait en jouir sans l'autorisation du roi.

Nous avons déjà vu qu'en 1231 saint Louis avait obtenu du duc de Bretagne le remplacement du droit de bris par celui du droit de brefs. Lui-même, en 1234, renonçait au droit de bris dans toute l'étendue du domaine royal ; en 1268, il faisait bénéficier les Vénitiens de cet avantage. Par des ordonnances successives, Philippe III le Hardi, Charles V, Charles VI, Charles VII, Louis XI, Charles VIII étendirent ces exemptions du droit de bris ; ceci nous prouve d'ailleurs que le droit de bris s'exerçait toujours, puisqu'il fallait une ordonnance royale pour en être exempté. D'autre part, les habitants des côtes continuaient leurs exactions, et pillaient les

1. Darras, *Histoire générale de l'Eglise*, t. XXII, p. 295.

navires naufragés, qu'il appartenissent ou non à une nation bénéficiant de l'exemption du droit de bris. Aussi voyons-nous Charles VIII ordonner, en août 1493, d'exécuter dans les vingt-quatre heures, malgré opposition ou appel, les peines prononcées contre les pillers d'épaves. Nous arrivons ainsi à l'ordonnance de février 1543, édictée par François I^{er} et qui a une grande importance parce qu'elle contient les premières règles générales concernant les naufrages.

Cette ordonnance ne traite d'ailleurs qu'incidemment de la question qui nous intéresse, car elle est consacrée à l'organisation de l'amirauté (1). Toute la législation

1. L'origine des amirautés remonte à Charlemagne qui confia la défense des côtes de France à quatre gardes principaux, lesquels furent dans la suite placés sous l'autorité de l'*amiral*, charge créée en 1327. L'*amiral* était chef des armées navales, et avait un pouvoir de juridiction. La juridiction de l'amirauté comportait trois degrés : des jugements des lieutenants particuliers dans les ports, on pouvait appeler à la Table de Marbre, c'est-à-dire aux juges d'amirauté qui siégeaient autour de la Table de Marbre au Palais. Enfin deux maîtres des requêtes, commis le 7 mai 1371 par le roi à l'examen des causes maritimes, jugeaient souverainement. Bientôt ce fut au Parlement lui-même que fut dévolue la connaissance en dernier ressort des affaires maritimes. A la fin du x^v siècle, l'amirauté de France entra dans une période de crise où son hégémonie allait disparaître.

Des vice-amiraux furent nommés en Picardie, en Bretagne, en Guyenne, en Navarre, en Provence. Ces vice-amiraux placés tout d'abord sous les ordres de l'amiral de France ne tardaient pas à devenir indépendants.

D'autre part, les Amiraux n'étaient plus considérés que comme des administrateurs maritimes, et il leur fallait une commission spéciale de lieutenant général d'armée navale pour prendre le commandement d'une flotte. (Pinard. *Chronologie historique militaire*, t. II, p. 235.)

Supprimée en 1627 la charge d'amiral fut rétablie sous Louis XIV et

des naufrages et épaves est contenue dans deux articles, l'article 11 traitant des épaves recueillies sur le rivage, et l'article 12, des épaves trouvées en mer ou tirées de son fond.

L'article 11 dit : *De tout entièrement qui se tirera de mer à terre, tant spariées, veresques que barbaries, et choses du flot, la tierce partie en appartiendra à celui ou ceux qui l'auront tiré et sauvé, une tierce partie audit amiral, et l'autre tiers à nous ou aux seigneurs auxquels avons donné notre droit d'iceluy tiers en leurs terres, si, toutefois, le marchand ne poursuit sa marchandise dans l'an et jour de la perte d'icelle ; car, s'il la poursuit dedans l'an et jour de ladite perte, il la recouvrera, en payant les frais du sauvement à ceux qui auront iceluy fait.*

L'article 12 ajoutait : *Et en semblable de tous navires et autres marchandises périées et peschées à flot en la mer, et généralement de tout ce qui serait allé au fond de la mer et qui, par engin et par force se pourra pescher et tirer, un tiers en appartiendra à celui ou ceux qui auront tiré et sauvé desdits navires biens et marchandises, un autre tiers audit amiral et l'autre tiers à nous.*

Le 10 mars 1543 en vérifiant cette ordonnance, le Parlement de Paris réduisit à *deux mois* le délai d'an et jour, accordé par l'article 12 aux propriétaires pour

fut maintenue jusqu'à la Révolution. Napoléon la rétablit de nouveau, à titre purement honorifique en faveur de Murat, et Louis XVIII la conféra au duc d'Angoulême, dernier grand amiral de France.

réclamer les marchandises recueillies en mer ou tirées de son fond. Le délai d'an et jour fut maintenu pour les objets recueillis épaves à la côte, mais il était décidé que dans tous les cas, même en cas de réclamation dans les délais, le tiers de l'épave appartiendrait au sauveteur.

Le délai d'an et jour, dont parle cette ordonnance, nous l'avons déjà rencontré dans l'*Ancienne Coutume de Normandie* et le *Consulat de la Mer*, qui, manifestement, inspirèrent les rédacteurs de ces deux articles de l'ordonnance de 1543.

Mais les seigneurs refusèrent d'accepter les dispositions de cette ordonnance, et ils continuèrent à appliquer les anciennes coutumes d'autant plus aisément que l'ordonnance, n'ayant point expressément déterminé la juridiction compétente en matière de naufrages et épaves, les juges seigneuriaux avaient toujours qualité pour rendre des jugements en cette matière. Nous devons toutefois reconnaître que, d'une façon générale, les propriétaires d'objets naufragés n'eurent pas trop à se plaindre, sauf cependant en *Bretagne* où le droit de bris et naufrage était si profondément entré dans les mœurs que Charles IX dut rendre, en 1567, une ordonnance spéciale pour y abolir le droit de bris.

Le 12 février 1572 Henri III confirma les dispositions de l'ordonnance de 1543 et établit la compétence des *juges de l'Amirauté* en matière de bris et naufrages.

L'ordonnance de mars 1584 reproduit dans son article 20, l'article 11 de l'ordonnance de 1543, et dans

son article 21 l'article 12 de cette même ordonnance, mais en adoptant le délai de deux mois pour la réclamation, ainsi que l'avait fixé l'arrêt du Parlement en 1543. En outre, cette ordonnance confère définitivement la compétence en matière de bris aux juges de l'Amirauté dans son article 22 ainsi conçu :

Si, pour raison de naufrages et bris, marchandises et biens jectés à terre et en rivage de la mer, tirés, sauvés ou échoués le long de la coste de la mer, y a procès et différend, la cognoissance et juridiction en appartiendra audit admiral ou ses lieutenants, privativement à tous autres .

Cette fois encore, la royauté n'eut pas entièrement raison de l'acharnement des seigneurs qui tenaient à conserver leur ancien droit de bris, d'autant plus que la juridiction de l'amiral étant encore incomplètement organisée, il était mal aisé d'appliquer les dispositions de cette ordonnance.

Cette résistance menaçait de s'éterniser, lorsque Louis XIII, à l'instigation de Richelieu, rendit en 1629 une ordonnance connue sous le nom de Code Michaud, contenant, à l'article 447, des dispositions réglementaires concernant les naufrages et épaves.

Après avoir considéré, dit cet article, les divers abus qui se commettent en l'exécution de nosdites ordonnances, sur le sujet du droit de bris, . . . nous ordonnons que *doresnavant les maîtres des navires, batteaux ou chaloupes ou autres qui trouveront quelques biens ou mar-*

chandises flottantes soit en pleine mer ou à la coste, ou arrestées ès rives et grèves d'icelle, soient tenus en faire leur rapport audit juge de la Marine, à l'instant qu'ils auront rencontré lesdits biens et marchandises et en faire un sommaire inventaire avec défense audit juge de ne vendre que ce qui ne se pourra conserver, dont toutefois ils retiendront marques et échantillons pour la reconnaissance.

Si, au bout de trois mois, les objets sauvés ne sont pas réclamés, il seront tous vendus, et le produit de la vente remis avec les échantillons et marques, à un notable bourgeois qui les conservera pendant un an à la disposition des propriétaires. Les droits des sauveteurs seront « taxés en toute équité par les officiers de la marine en présence des marchands ou de leurs commis ». Cette ordonnance rétablit le délai d'an et jour pour la réclamation quel que soit le lieu de l'invention de l'épave, délai primitivement fixé par l'ordonnance de 1543.

L'ordonnance de 1629 défend aussi aux gouverneurs des villes et lieux maritimes *de saisir et d'arrester et mettre en leurs mains à l'avenir, lesdites marchandises sauvées ni s'entremettre dudit droit de bris sous peine d'en répondre en leurs propres et privés noms et d'estre condamnés aux dépens, dommages et intérêts des marchands réclameurs* (art. 447).

L'article 451 interdit aux seigneurs riverains de la

mer de connaître des bris et naufrages qui sont exclusivement de la compétence des officiers de la marine.

Cette ordonnance renfermait de sages dispositions concernant les naufrages, et sauvegardait d'une façon équitable les intérêts des propriétaires.

Mais comme les précédentes elle fut difficilement appliquée, et, malgré les peines sévères dont ils étaient menacés, les seigneurs n'en continuèrent pas moins à exercer leurs droits de bris et les habitants du littoral à piller les naufragés.

Nous en avons la preuve dans une lettre de *Colbert* à d'Herbigny, datée du 1^{er} janvier 1671, au sujet d'un projet de revision des juridictions maritimes, et où il dit : « Comme il arrive souvent des bris et naufrages de vaisseaux français et étrangers sur les côtes du royaume, qui sont presque toujours pillés par les habitants des paroisses voisines de la mer, en quoi ils sont souvent protégés et favorisés par les principaux habitants des villes, même par les suzerains et autres principaux officiers des places fortes, Sa Majesté veut que ledit sieur commissaire (il s'agit de d'Herbigny) reçoive les plaintes qui lui sont faites sur ce sujet, même que sur les avis qui lui seront donnés, il en fasse les procès aux coupables, suivant la rigueur des ordonnances. »

Le projet contenu dans cette lettre fut réalisé dix ans plus tard par l'ordonnance de 1681 sur la marine dont le titre IX du livre IV est entièrement consacré à la législation des naufrages et épaves.

De cette ordonnance date une révolution complète dans la législation des épaves, d'autant plus remarquable que les excellentes dispositions qu'elle contenait furent appliquées, car les seigneurs, que des peines terribles menaçaient, n'osèrent plus résister aux ordres d'un pouvoir royal tout puissant : « Il était réservé à Louis XIV, dit Valin, de mettre la dernière main à ce grand ouvrage, et il fallait que le respect qu'on ne pouvait refuser à l'équité de ses lois en général, et la crainte d'encourir son indignation, achevassent ce que les seules lumières naturelles et la voix de la justice auraient dû pleinement opérer et qu'elles n'avaient pu néanmoins que faiblement ébaucher. »

Par cette ordonnance Louis XIV mettait sous sa protection et sauvegarde les vaisseaux, équipages, biens de toutes natures et de toute nationalité, jetés à la côte. Tout y fut prévu et organisé pour assurer le sauvetage des personnes et des biens leur protection, la préservation de leurs droits et des peines sévères étaient édictées contre les contrevenants aux dispositions contenues dans l'ordonnance.

Seuls les officiers de l'amirauté et leurs représentants avaient qualité pour intervenir dans un naufrage, et les privilèges que s'attribuaient jusque-là les seigneurs disparaissaient, sauf cependant le *droit de varech* établi par l'ancienne coutume de Normandie et que maintenait l'article 37 de l'ordonnance de 1681, avec cependant quelques légères modifications.

La plupart des dispositions contenues dans l'ordonnance de 1681 sont encore en vigueur de nos jours. Aussi étudierons-nous cette ordonnance avec les modifications qui y ont été apportées en traitant des naufrages et épaves dans la législation française actuelle.

Troisième Partie

Législation des naufrages et épaves dans notre droit actuel

Le titre IV au livre IX de l'ordonnance de 1681 est tout entier consacré aux naufrages.

Le principe des règles que ce titre contient se trouve à l'article 1^{er} ainsi conçu :

Déclarons que nous avons mis et mettons sous notre protection et sauvegarde, les vaisseaux, leurs équipages et chargements, qui auront été jetés par la tempête sur les côtes de notre Royaume, ou qui autrement y auront échoué, et généralement tout ce qui sera échappé du naufrage.

« Cette fière et généreuse protection, dit Beaussant (1), n'eut pas de limites, elle couvrit hommes et choses, amis et ennemis, innocents ou coupables, même les pirates sur le sort desquels il n'appartient de statuer qu'au souverain de qui émane la justice. »

Tout fut prévu et organisé par l'ordonnance de 1681

1. Beaussant, t. II, p. 56.

pour assurer le sauvetage des navires jetés à la côte ou abandonnés, et sauvegarder les intérêts des absents, sous l'autorité des officiers de l'Amirauté. Les propriétaires des biens naufragés conservaient tous leurs droits et un délai d'an et jour leur était accordé pour en faire la réclamation. Passé ce délai, les biens naufragés étaient partagés entre l'amiral et le roi, ou les seigneurs auxquels le roi avait cédé son droit. Le sauveteur obtenait une récompense variant selon le lieu du sauvetage.

Lorsque parut cette ordonnance, les seigneurs tentèrent de se soustraire aux obligations qu'elle contenait. Mais grâce à l'énergie de Louis XIV, et à l'organisation de l'Amirauté, cette résistance fut vaine. Toutefois, en *Bretagne*, les règles contenues dans l'ordonnance ne purent être appliquées qu'après une organisation sérieuse des sièges de l'Amirauté, c'est-à-dire à partir de 1691.

D'autre part, si, de bonne heure, les seigneurs observèrent les règles de l'ordonnance de 1681, il n'en fut pas de même des habitants du littoral, puisque Valin, qui écrit en 1766, dit à ce sujet que les habitants des côtes continuent toujours leurs habitudes de pillage : « ce qui cause l'effroi des navigateurs, écrit-il (1), est pour eux un sujet de joie. Au premier choc d'une tempête ils abandonnent leurs travaux, pour rôder jour et nuit sur les côtes ; non pour secourir conformément à

1. Valin. *Commentaires de l'ordonnance de 1681*, livre IV, titre IX, p. 545.

cet article (art. 2) ceux qu'ils pourront voir en danger de périr au milieu des flots, mais pour s'emparer furtivement (et ce sont encore les moins coupables) des effets qu'ils trouveront sous leurs mains ».

Il faudra arriver au xix^e siècle pour que, par suite des modifications dans les mœurs, la loi soit observée par tous.

L'ordonnance de 1681, encore de nos jours en vigueur en matière de naufrages, n'a été modifiée que sur certains points de détail.

L'ordonnance du 15 juin 1735 régit le sauvetage des navires naufragés en pleine mer ou à portée des côtes sans qu'il en reste de vestige à la surface des flots. En décembre 1712, le roi abandonna à la Caisse des Invalides de la Marine son droit au tiers des objets non réclamés, décision que confirma Louis XV dans un édit du 23 août 1739. Dans la nuit du 4 août 1789 disparurent les privilèges des seigneurs ; les amirautés furent supprimées par le décret du 9 au 13 août 1791, et la Caisse domaniale des Invalides hérita de la part réservée dans les épaves à l'amiral et aux seigneurs.

Le Code de commerce ne parle qu'incidemment du sauvetage aux articles 424 et 386, relatifs au jet et au délaissement, et à l'article 241 relatif au devoir du capitaine en cas de naufrage.

Citons encore : le règlement du 17 juillet 1816 (art. 24-26) qui distingue, au point de vue de l'indemnité, entre le sauvetage d'un navire en pleine mer, et celui effec-

tué en vue des côtes, puis l'ordonnance du 29 octobre 1833 sur le sauvetage aux colonies et les attributions des consuls.

Mais l'ordonnance de 1681 et l'arrêté de l'an IX forment encore la base de la législation actuelle des sauvetages, naufrages et épaves que nous allons maintenant étudier, en distinguant :

- Les naufrages sur les côtes de France;
- Les naufrages absolus près des côtes ;
- Les sauvetages en pleine mer ;
- Les naufrages et sauvetages aux colonies ;
- Les naufrages et sauvetages des navires français à l'étranger ;
- Les épaves isolées.

CHAPITRE PREMIER

DES NAUFRAGES ET SAUVETAGES SUR LES COTES DE FRANCE

Lorsque, poussé par la tempête, le vent, les courants, ou par suite d'un événement de mer quelconque, un navire est menacé de sombrer ou vient s'échouer sur les écueils de la côte, les riverains témoins de cet événement doivent prendre toutes les mesures possibles pour porter secours aux personnes en danger et les aider à sauver leurs biens naufragés.

Ces obligations sont inscrites aux articles 2 et 4 du livre IV titre IX de l'ordonnance de 1681, ainsi conçus :

Art. 2 — *Enjoignons à nos sujets de faire tout devoir pour secourir les personnes qu'ils verront dans le danger du naufrage. Voulons que ceux qui auront attenté à leurs vies et biens soient punis de mort, sans qu'il leur puisse être accordé aucune grâce ; laquelle dès à présent nous avons déclaré nulle, et défendons à tous juges d'y avoir aucun égard.*

Art. 4 — *Seront en outre (les seigneurs et habitants des paroisses voisines de la mer), en attendant l'arrivée des*

officiers de l'Amirauté, de travailler incessamment à sauver les effets provenant des naufrages et des échouements ; et d'en empêcher le pillage, à peine aussi de répondre en leurs noms de toutes pertes et dommages dont ils ne pourront être déchargés qu'en représentant les coupables, ou en les indiquant et produisant des témoins à justice.

Cette obligation pour tout témoin d'un naufrage de travailler au sauvetage fut modifiée par l'article 3 de l'ordonnance de 1770, laquelle défend à quiconque de travailler à un sauvetage hors de la présence et sans l'ordre des seigneurs riverains de leurs officiers, des curés ou syndics des paroisses, qui devaient travailler sous leur responsabilité au sauvetage, en attendant l'arrivée des officiers de l'amirauté.

Ces dispositions ne sont plus appliquées, et les règles établies aux articles 2 et 4 de l'ordonnance de 1681 ont été implicitement remises en vigueur par l'arrêté du 27 thermidor an VII qui dit à l'article 4 que les autorités constituées, sitôt leur arrivée sur le lieu du naufrage, enjoindront à quiconque de se retirer du lieu de l'échouement et de ne s'immiscer en aucune manière dans les opérations du sauvetage, à moins d'autorisation expresse, ce qui laisse supposer que, avant leur arrivée, chacun était libre de travailler au sauvetage.

La règle actuelle est donc que les riverains doivent, sans attendre l'arrivée des autorités, employer tous les

moyens en leurs pouvoirs pour porter secours aux navires naufragés ou en danger de se perdre.

Ce secours immédiat apporté par les riverains est souvent des plus efficaces, d'autant plus que de nos jours des sociétés se sont fondées qui ont disposé le long du littoral des moyens de sauvetage (canots, canons lance-amarres, bouées, etc...). Il existe des sociétés locales de sauvetage à Calais, Boulogne, Dieppe, Le Havre, Saint-Malo, Marseille, etc..., une société régionale en Bretagne. La principale de ces sociétés est la *Société Centrale de Sauvetage des Naufragés*, créée en 1865, et ayant pour but de porter secours aux victimes d'événements de mer sur toutes les côtes de France, d'Algérie et de Tunisie. Pour arriver au but qu'elle se propose, cette société entretient sur tout le littoral un matériel de sauvetage d'une valeur de plus de 3 millions, et comprenant actuellement cent sept stations de canots insubmersibles, un bateau à vapeur, cinq cents postes contenant des ceintures de sauvetage, des lignes et des cordages, des bâtons plombés, des fusils et canons porte-amarres. Grâce à cette merveilleuse organisation, il a été sauvé 16.493 vies humaines et 1.360 bateaux. Seule l'initiative privée s'est jusqu'ici occupée de l'organisation du sauvetage, et, comme nous venons de l'exposer, les résultats obtenus sont on ne peut plus satisfaisants. Un projet de loi a cependant été déposé par le ministre de la Marine le 19 mars 1901, projet qui prévoit l'organisation du sauvetage sur le littoral de

la France et de l'Algérie, sous la direction des administrateurs de l'Inscription maritime, au moyen de crédits spéciaux inscrits au budget.

Ce projet, auquel jusqu'ici il n'a été donné aucune suite, ne trace que les grandes lignes d'un programme qu'un règlement d'Administration publique devra développer. Après l'œuvre admirable que l'on doit à l'initiative privée, l'organisation prévue dans ce projet de loi devient inutile, et il suffirait pour l'Etat de soutenir à l'aide de subventions les sociétés privées de sauvetage, ce qui se fait actuellement et d'accorder aux administrateurs de l'Inscription maritime le droit de requérir au besoin le personnel et les engins des sociétés privées de sauvetage pour porter secours aux personnes en danger.

Ce vœu que nous exprimons à été adopté au Congrès international de Sauvetage qui s'est tenu à Saint-Nazaire en août 1908.

Le premier devoir des témoins d'un naufrage est, avons-nous dit, de porter secours aux naufragés. Ils doivent aussi prévenir sans retard l'autorité chargée, au nom de l'Etat, de protéger les naufragés et leurs biens et de sauvegarder les intérêts des absents.

Les seigneurs et habitants des paroisses voisines de la mer, dit l'article 3 de l'ordonnance de 1681, incontinent après les naufrages et échouements arrivés le long de leurs territoires, seront tenus d'en avertir les officiers de l'amirauté dans le détroit de laquelle les paroisses se

trouveront assises... À cet effet, les seigneurs et habitants du littoral devaient, au commencement de chaque année, désigner une ou plusieurs personnes pour veiller aux naufrages, sous peine d'être rendus responsables du pillage qui pourrait arriver. Mais, tout en faisant l'éloge des seigneurs, de leur amour pour la justice, et de leur soumission aux ordres du Roi, *Valin* constate qu'ils n'exécutaient guère cette prescription, si bien que les officiers de l'amirauté durent nommer eux-mêmes ces gardes-côtes. Ils avaient d'ailleurs grand'peine à recruter ces fonctionnaires mal rétribués, dont la besogne était pénible d'autant plus qu'ils avaient à lutter contre l'instinct pillard des populations riveraines et contre les seigneurs qui voyaient avec peine leur échapper un butin auquel ils étaient depuis longtemps habitués.

L'ordonnance du 10 janvier 1770 ne parle plus des gardes-côtes. Pour stimuler le zèle des habitants riverains de la mer, elle stipule, dans son article 1, que la première personne, qui aura donné avis du naufrage au siège de l'amirauté, recevra par privilège et préférence, sur les premiers deniers de la vente des effets sauvés, une indemnité de route de 3 livres par lieue, l'aller et retour compris, à partir du lieu du naufrage jusqu'à celui de la résidence de l'officier de l'amirauté.

Cette indemnité est supprimée par l'arrêté du 27 thermidor an VII, lequel établit dans son article 4, que tout témoin d'un naufrage devra en informer immédia-

tement le commissaire du directoire ou l'agent municipal le plus voisin. Celui qui aura porté la première nouvelle sera inscrit honorablement sur les registres de l'administration municipale, et son nom sera proclamé dans la première fête publique du canton. Quant à celui qui aura négligé ou refusé de remplir ce devoir il sera, en cas de pillage, examiné par l'autorité judiciaire.

L'agent municipal averti devait, aux termes de l'article 2 de ce même arrêté, en donner immédiatement avis au juge de paix, à l'administration municipale, à l'autorité maritime et aux autres autorités civiles et militaires.

De nos jours, c'est l'agent maritime le plus voisin du lieu du naufrage (administrateur, syndic, garde maritime) que l'on doit avertir, et la responsabilité du témoin qui a négligé ou refusé de le faire se trouve engagée dans les termes de l'article 1 de l'arrêté du 27 thermidor an VII.

Aucune récompense n'est prévue, mais cependant il semble que ses frais de déplacement devront être remboursés à celui qui aura fait part du naufrage.

L'agent de la marine qui a reçu l'avis d'un naufrage doit immédiatement, et avant de se rendre sur les lieux, en informer l'autorité supérieure. Le syndic ou le garde maritime préviendront l'administrateur de l'Inscription maritime. A ce propos nous remarquons qu'il serait utile que dans un pareil cas les syndics et gardes

aient la franchise thélégraphique avec l'administrateur.

Ayant eu connaissance d'un naufrage survenu dans les limites de son quartier, l'administrateur doit télégraphier la nouvelle à son chef du service au Préfet maritime, au port d'attache et au port de destination du navire. Le chef du service en avise le ministre.

Si le navire est étranger, le consul de la nation intéressée doit également être prévenu (1).

L'administrateur de l'Inscription maritime a la direction des sauvetages, et est chargé, au nom de l'Etat, de sauvegarder les vaisseaux, leurs équipages et chargements qui auront été jetés sur les côtes. Sous l'empire de l'ordonnance de 1681, cette attribution revenait aux officiers de l'Amirauté dans le détroit de laquelle le naufrage avait eu lieu (2).

Le roi ayant, en 1712, fait don à la Caisse des Invalides de la part qui lui revenait dans les naufrages, celle-ci avait intérêt à être représentée sur les lieux du naufrage; aussi l'ordonnance du 23 août 1739 enjoignit-elle aux officiers de l'Amirauté de tenir au courant des naufrages les officiers des classes, le trésorier des Invalides et le receveur de l'amiral, lesquels assistaient à la vente des objets en cas de non-réclamation dans les

1. Circulaires des 27 avril 1846, 27 octobre 1862, 11 mai 1882, 5 mars 1884, 21 avril 1905.

2. Ordonnance de 1681, titre IX, livre V, art. 3. — Ordonnance du 10 janvier 1770, article 1.

délais. L'officier de l'Amirauté devait informer les fonctionnaires précités avant même de se rendre sur le lieu du sinistre (ordonnance du 10 janvier 1770, art. 2).

Les amirautés furent supprimées par le décret du 9-13 août 1791, et la Caisse des Invalides hérita de la part réservée à l'amiral dans les naufrages.

L'amiral supprimé, ses fonctions en matière de naufrages furent réparties entre le juge de paix, l'officier municipal, et l'officier d'administration de la marine. Enfin par l'arrêté du 17 floréal an IX, les officiers de l'Administration de la Marine furent exclusivement chargés des sauvetages et de tout ce qui concerne les naufrages. Cette compétence exclusive fut de nouveau affirmée à l'article 24 du règlement du 17 juillet 1816, et n'a pas été modifiée depuis. Les administrateurs de l'Inscription maritime, créés par décret du 7 octobre 1902, et chargés des attributions des commissaires de l'Inscription maritime dans les quartiers, sont aujourd'hui les agents de l'Etat chargés dans les naufrages de la protection des intérêts des propriétaires et de ceux de la Caisse domaniale des Invalides.

Cette attribution exclusive de l'Administration des naufrages et de leur liquidation a paru dangereuse, à plusieurs, notamment à Beaussant (1) qui, s'il reconnaît que « l'on obtient par là plus de promptitude, plus

1. Beaussant, *Code Maritime*, t. II, p. 101 et suiv.

d'énergie dans l'exécution, plus d'économie » se plaint de ce que la Caisse des Invalides soit seule représentée et que « les tiers n'ont plus les garanties qu'offrait la justice ordinaire ». Ces plaintes sont inexactes et injustifiées, car les administrateurs interviennent surtout dans l'intérêt de la justice, du bon ordre, et pour sauvegarder les droits des propriétaires absents ; ils n'ont aucun intérêt à favoriser le droit éventuel de la Caisse des Invalides au détriment des propriétaires des biens naufragés,

Nous verrons d'ailleurs, au cours de cette étude, que toutes les précautions prises le sont plutôt dans l'intérêt des naufragés et des propriétaires des biens naufragés, et que les administrateurs n'interviennent dans la direction d'un sauvetage qu'autant que l'intérêt des propriétaires absents le nécessite.

L'intervention des *maires* dans les naufrages ne saurait être autorisée, et encore moins rétribuée (1). Cependant cette disposition ne doit pas être prise dans un sens trop absolu, et les maires des communes du littoral, qui souvent sont les premiers prévenus des sinistres, ont le droit et le devoir de se rendre sur la côte pour donner les premiers ordres, en attendant l'arrivée de l'administrateur de l'Inscription maritime, qu'ils doivent faire prévenir. Si, pour une raison quelconque, l'administrateur ou son représentant (syndic des gens

1. Dépêche ministérielle du 22 août 1823. Circulaire du 19 avril 1855. Bo. p. 190.

de mer, garde maritime) n'a pu se rendre sur le lieu du naufrage, les maires continuent la gestion qu'ils ont commencée (1).

L'Administration des Douanes est étrangère à tout ce qui concerne la gestion des naufrages. Les préposés de cette Administration sont néanmoins tenus de se transporter sans délai sur le lieu du sinistre, mais il doivent se borner à prendre les précautions nécessaires pour que les objets naufragés ne soient pas introduits en fraude (2). Les préposés de la régie doivent également se transporter sur les lieux du naufrage pour sauvegarder les intérêts de leur administration (3).

Chargé, au nom de l'Etat, d'assurer la protection des personnes et des biens naufragés, ainsi que de défendre les droits éventuels de la Caisse des Invalides, qu'elle sera l'intervention de l'administrateur de l'Inscription maritime ? Cette intervention sera différente selon qu'il s'agira d'un échouement sans bris ou avec bris, ou quo, dans le cas de naufrage les propriétaires des biens naufragés seront ou non représentés sur les lieux du sinistre. Le principe dominant est que le représentant de l'autorité ne doit intervenir que pour protéger et sauvegarder les intérêts des absents dans un but d'ordre public.

1. Dépêche ministérielle du 8 novembre 1843.

2. Circulaire du 17 février 1806.—Décret du 6-22 août 1791 art. 1^{er}.

— Circulaire de l'Administration des Douanes du 29 juillet 1813.

3. Article 1 titre VII, décret des 2 et 6 août 1791.

Examinons les trois situations qui peuvent se présenter.

PREMIÈRE SECTION

ÉCHOUEMENT SANS BRIS

Il y a échouement simple ou sans bris, quand un navire donne sur un bas-fond ou banc de sable sur lequel il reste engravé.

On distingue deux sortes d'échouements sans bris : celui qui procède de fortune de mer, visé à l'article 430 du Code de commerce et celui qui est provoqué par les intéressés pour le bien et salut commun du navire et des marchandises (art. 400 du C. de comm.).

Dans les commentaires dont il fait suivre l'article 17 du livre IV titre IX de l'ordonnance de 1671, *Valin* estime que, dans le cas de simple échouement, le capitaine n'est pas démonté et qu'il peut travailler au renflouement de son navire pour le conduire au lieu de sa destination.

L'officier de l'amirauté ne devra intervenir que si les marchandises ont subi des avaries.

Cette interprétation était généralement suivie, bien que l'ordonnance de 1681 n'ait établi dans aucun de ses articles, une différence entre le naufrage et l'échouement sans bris.

Cette différence nous la rencontrons dans l'arrêt du 17 floréal an IX qui prescrit à l'autorité maritime de

n'intervenir que lorsqu'il y a naufrage ou échouement avec bris. Le règlement royal du 17 juillet 1816, dans son article 24, ne parle également de l'intervention du commissaire des classes qu'en cas de naufrage.

La règle adoptée est que, dans le cas d'échouement sans bris, l'administrateur de la marine n'intervient que par voie d'exhortation, d'incitation, pour faire appel au dévouement de tous ceux qui peuvent venir en aide au bâtiment naufragé, sans avoir le droit d'user de réquisitions (1). Le mandat d'un capitaine de navire, représentant de l'armateur et des chargeurs, dure depuis le départ du navire jusqu'à ce que le voyage prenne fin, soit par l'arrivée à destination, soit par la rupture de ce voyage qui peut être occasionnée par un naufrage (art. 238 du C. de comm.). Or l'échouement du navire ne termine pas le voyage ; il l'interrompt et le retarde, mais le voyage sera repris aussitôt le navire renfloué et radoubé. s'il a subi des avaries.

Le fait que l'échouement aura causé des avaries aux marchandises ne motive pas l'intervention de l'Administration, contrairement à ce que pensait Valin à ce sujet, quand bien même il y aurait lieu à bonification des marchandises. C'est au capitaine à prendre, sous sa responsabilité et sous la surveillance de la Chambre de commerce, les mesures qu'il jugera utiles pour le débarquement et la bonification des marchandises (2).

1. Circulaire ministérielle du 15 février 1873.

2. Code de commerce : articles 220, 238, 296, 391, 396. — Circulaire ministérielle du 30 juin 1820.

En un mot tant que le voyage subsiste et que les avaries du navire n'en rendent pas la continuation impossible, le mandat du capitaine continue et l'administrateur de l'Inscription maritime ne doit pas intervenir. Dans la plupart des cas, il sera facile de se rendre compte si l'on est en présence d'un *échouement* sans bris ou d'un *nauffrage*. Mais s'il y a doute, qu'elle devra être la conduite de l'administrateur de l'Inscription maritime ?

Dans ce cas l'administrateur devra s'éclairer de l'avis d'experts nommés par le tribunal de commerce. Cette question est d'autant plus importante qu'ici apparaît un nouvel intérêt, celui de l'*assureur*. Aux termes des articles 369 et 389 du Code de commerce le *délaissement* ne peut en effet être fait par l'assuré que si le navire est échoué avec bris, c'est-à-dire s'il ne peut être renfloué et continuer sa route. Aussi l'administrateur doit-il renvoyer le capitaine devant le tribunal de commerce, ou, à défaut, devant le juge de paix, à l'effet de faire nommer des experts qui donneront leur avis sur les deux points qui justifient le délaissement vis-à-vis des assureurs : 1^o l'état absolu d'innavigabilité ; 2^o l'impossibilité de relever le navire.

Mais si les circonstances ne permettent pas d'attendre l'avis d'experts, l'administrateur devra agir avec la plus grande prudence et n'intervenir que dans les cas où cette intervention ne pourra être contestée. A ce sujet,

Fournier et Neveu (1) recommandent les règles de conduite suivantes, qui nous paraissent être, en effet, les plus sages :

Si l'administrateur et le capitaine ont le même avis sur la possibilité du relèvement ou sur l'état de bris, il n'y a qu'à agir d'après l'appréciation commune.

Si le capitaine veut abdiquer et que l'administrateur ne reconnaisse pas le bris, ce dernier fera bien de persévérer dans sa résistance à prendre la direction des opérations, car, en ces délicates matières, la non-intervention est toujours, pour l'administrateur, le parti le plus avantageux.

Si, enfin, le capitaine ne veut pas se dessaisir du commandement, et que l'administrateur voit le navire à l'état de bris, nous observerons ici, comme dans le cas précédent, que la réserve est sage ; cependant, si le capitaine agit manifestement en vue d'un sauvetage de débris et non d'un renflouement, si surtout et de plus, sa direction paraît de nature à compromettre des intérêts, le devoir de l'administrateur est d'intervenir d'office. Il doit, au reste, rendre compte à ses supérieurs, demander leurs ordres, verbaliser sur tous faits qui déterminent sa conduite, requérir des expertises, etc.

Bien qu'il n'ait pas à s'occuper du renflouement du navire, l'administrateur a cependant certaines obliga-

1. Fournier et Neveu. *Traité d'administration de la marine*, t. III, 1^{re} partie, p. 418.

tions à remplir, que nous trouvons énumérées à l'article 18 de l'ordonnance de 1681 :

Voulons néanmoins que les juges de l'amirauté s'informent de la cause du naufrage et échouement, de la nation du maître et des mariniens, de la qualité des vaisseaux et marchandises, et à qui elles appartiennent ; et en cas que l'échouement fut volontaire, que les vaisseaux fussent ennemis ou pirates, ou que les marchandises fussent de contrebande, qu'ils s'assurent des hommes, vaisseaux et marchandises.

C'est ainsi que l'administrateur de l'inscription maritime devra, avec l'assistance d'un officier de marine, d'un officier de port ou d'un capitaine de la marine marchande procéder à une enquête approfondie sur les causes de l'échouement interroger le capitaine, les hommes de l'équipage, les passagers, les témoins, requérir des expertises, et formuler, avec son assistant, des conclusions motivées sur les responsabilités encourues à l'occasion de l'événement de mer. Le dossier est transmis, avec l'avis du chef du service et du préfet maritime, au ministre qui après avoir consulté la commission supérieure des naufrages, décide s'il y a lieu de louer, de blâmer, de punir ou de poursuivre le capitaine ou tout autre membre de l'équipage, même l'armateur, devant le tribunal maritime commercial spécial (1).

1. Décret. Loi disciplinaire et pénal pour la Marine marchande du 24 mars 1852, article 87. — Circulaires ministérielles des 18 mai 1860,

Si au cours de son enquête, l'administrateur acquiert la certitude que l'échouement a été provoqué dans une intention criminelle, il y a baraterie aux termes de l'article 89 du décret-loi du 24 mars 1852, et il doit arrêter le ou les coupables qu'il fait conduire devant l'autorité judiciaire (art. 50).

Les marchandises sont alors mises sous scellés, et, comme pour les objets saisis à l'occasion des crimes ordinaires, elles devront être réclamées à l'autorité judiciaire par les intéressés (1).

Si le navire est ennemi ou pirate, il est de bonne prise et l'administrateur doit arrêter l'équipage, apposer les scellés à bord en présence de la douane et diriger lui-même les opérations de renflouement. Seules les marchandises appartenant à des Français ou des alliés leur seront rendues (2).

Les marchandises de contrebande sont saisies par la douane ; l'administrateur de la marine doit prêter main-forte aux agents de cette administration et contribuer avec eux à la défense des intérêts de l'Etat,

12 janvier 1874, 7 février 1862, 20 juin 1885, 28 mai 1898, 27 juin 1905. — Loi du 10 mars 1891 sur les accidents et collisions en mer.

1. Loi du 10 avril 1825, article 20. Code de justice de l'armée de mer du 4 juin 1848, article 90.

2. Arrêté du 6 germinal an VIII, art. 18. — Arrêté 2 prairial an XI, art. 51. — Règlement du 17 juillet 1816, art. 35. — Ordonnance du 5 septembre 1818.

SECTION II

NAUFRAGE D'UN NAVIRE LES PROPRIÉTAIRES ÉTANT PRÉSENTS SUR LES LIEUX OU REPRÉSENTÉS

L'Administration maritime n'intervenant en principe dans un naufrage que pour sauvegarder les intérêts des propriétaires absents, doit leur abandonner la direction des opérations de sauvetage lorsque ceux-ci sont présents sur les lieux ou représentés. L'article 17 de l'ordonnance de 1681 dit à ce sujet.

Si lors de l'échouement, les propriétaires ou commissionnaires auxquels les marchandises sont adressées par les connaissements, ou ceux qui les auront chargées se présentent pour y mettre ordre eux-mêmes, enjoignons aux officiers de l'Amirauté de se retirer et de leur laisser la liberté entière d'y pourvoir.

« Quoique cet article ne parle que de l'échouement, ajoute Valin avec raison, il faut l'appliquer tout de même au cas du naufrage, à cause de l'article suivant qui, dans l'exception qu'il y apporte, parle du naufrage aussi bien que de l'échouement, et, en effet, la raison est la même dans les deux cas ».

Même s'il a commencé les opérations de sauvetage le fonctionnaire de la marine doit se retirer si le propriétaire se présente pour les continuer. Cette obligation est contenue dans l'article 17 de l'ordonnance de 1770, ainsi conçu :

Si lors ou depuis l'échouement, les propriétaires ou commissionnaires auxquels les marchandises auront été adressées par les connaissements se présentent pour y mettre ordre par eux-mêmes, les officiers de l'Amirauté seront tenus de se retirer et de leur laisser la liberté d'y pourvoir.

Et l'article 1^{er} de l'arrêté du 17 floréal an IX ne charge l'autorité maritime du sauvetage qu'à défaut des propriétaires, armateurs, subrécargues ou correspondants.

Quelles sont les personnes qui, au commencement ou pendant le cours des opérations de sauvetage peuvent en enlever la direction à l'administrateur de l'inscription maritime ? Ce sont le propriétaire et l'armateur pour le navire, les chargeurs ou porteurs de connaissements pour les marchandises, lesquels pourront être représentés par des mandataires, correspondants ou subrécargues qui auront les mêmes droits qu'eux. Les intéressés s'ils sont assurés, ont d'ailleurs vis-à-vis de l'assureur l'obligation de travailler au sauvetage conformément à l'article 381 du Code de commerce qui dit à ce sujet : *En cas de naufrage et d'échouement avec bris, l'assuré doit, sans préjudice du délaissement à faire en temps et lieu, travailler au recouvrement des effets naufragés.*

Le délaissement opéré, l'assureur prend la place de l'assuré, et a, par suite, qualité pour diriger les opérations de sauvetage.

Le capitaine lui-même, s'il a un mandat spécial des propriétaires du navire et de la cargaison, pourra prendre la direction des opérations de sauvetage.

De toutes façons d'ailleurs, le capitaine doit participer aux opérations de sauvetage. Cette obligation résulte pour lui de l'article 241 du Code de commerce.

Les hommes de l'équipage ne sont pas tenus de travailler au sauvetage, et s'ils le font ils seront payés des journées employées par eux à sauver les débris et les effets naufragés.

Mais s'ils n'y travaillent pas, leurs loyers échus pourront, dans certains cas, être diminués ou même supprimés (art. 258-261 du Code de commerce.)

Le capitaine peut-il, sans titre spécial, se faire délivrer les marchandises sauvées pour les transporter sur un autre navire au lieu de destination? C'est l'opinion de Beaussant qui dit à ce sujet (1) : « Le naufrage n'ayant point brisé les contrats passés entre le capitaine et les chargeurs, le naufrage n'étant plus qu'un accident qui interrompt le voyage sans le rompre, l'Administration ne peut arrêter l'exécution des conventions privées, elle ne peut empêcher le capitaine de gagner son fret, en lui demandant des procurations qu'il n'a pas, que les chargeurs lui donneraient en vain, car ils ne peuvent l'empêcher de gagner son fret, et s'ils lui refusaient la remise de leurs marchandises, ils devraient payer le fret

1. Beaussant. *Code maritime*, t. II, p. 118.

entier. Cela, qu'on le remarque bien, ne s'applique qu'à la remise après sauvetage effectué... »

Nous remarquerons à ce sujet que le capitaine dont le navire a fait naufrage perd le droit de commander jusqu'à ce qu'il ait été statué sur sa responsabilité (1), ou qu'il ait obtenu du préfet maritime une autorisation provisoire de commander, qui lui est accordée s'il résulte de l'enquête immédiate que le naufrage ne peut être imputé au capitaine; cette autorisation ne peut avoir une durée supérieure à six mois (2).

De sorte que le capitaine, pour pouvoir prendre le commandement d'un nouveau navire, devra obtenir une autorisation de commander soit provisoire du préfet maritime, soit définitif, du ministre, ou avoir été acquitté par le tribunal maritime commercial spécial devant lequel il aura été traduit pour être jugé sur le fait de sa responsabilité dans le naufrage.

D'autre part, il semble bien que le naufrage d'un navire n'interrompt pas simplement le voyage, mais qu'il le termine, et qu'il est l'obstacle de force majeure qui, aux termes de l'article 230 du Code de commerce, met fin à la responsabilité du capitaine.

On ne peut, pour soutenir l'opinion opposée, s'appuyer sur l'article 391 du Code de commerce qui pres-

1. Circulaire, 18 mai 1860; 23 novembre 1860. — Loi du 10 mars 1891, art. 6.

2. Circulaire, 5 février 1877; 17 mai 1899; 11 décembre 1907.

crit au capitaine, en cas d'innavigabilité de son navire, « de faire toutes diligences pour se procurer un autre navire à l'effet de transporter les marchandises au lieu de leur destination », car le Code de commerce distingue nettement le *nauffrage* de l'*innavigabilité* à l'article 369.

Aussi estimons-nous que du moment que le navire a fait naufrage, c'est-à-dire, du moment qu'il n'est plus qu'une masse de matériaux plus ou moins désunis, le voyage est terminé et le capitaine ne peut se faire délivrer les marchandises pour continuer le voyage à raison des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 238 du Code de commerce lequel dit :

Tout capitaine de navire engagé pour un voyage, est tenu de l'achever à peine de tous dépens, dommages et intérêts envers le propriétaire et les affréteurs.

Et contrairement à Beaussant, nous estimons que pour pouvoir charger les marchandises sauvées à bord d'un autre navire afin de les porter à destination, le capitaine doit, non seulement avoir obtenu l'autorisation de commander, mais encore avoir reçu un pouvoir spécial de ses chargeurs.

Comment les intéressés feront-ils valoir leurs droits à la direction du sauvetage des débris du navire et des marchandises ?

Les propriétaires du navire français feront valoir leur droit en produisant l'acte de francisation du navire ou un extrait du registre des francisations tenu par la

douane ; pour les navires étrangers il faudra l'acte de propriété ou tous titres valables.

L'acte d'affrètement ne constituerait pas un titre suffisant car on peut sous-louer un navire (1).

Les propriétaires des marchandises justifieront de leur droit par la production des connaissements timbrés et enregistrés (2), factures ou autres pièces probantes,

Les fondés de pouvoirs (mandataires, correspondants, subrécargues...) devront en outre de ces pièces, fournir la preuve de leur qualité, en produisant une procuration, un contrat de grosse, ou tout acte de transfert ou de substitution régulier.

Les assureurs devront produire la copie certifiée de la police d'assurance et l'acte de délaissement, lequel devra être enregistré, conformément à l'article 23 de la loi du 22 frimaire an VII, ainsi que le rappelle la circulaire ministérielle du 24 mars 1873 (*B. of.* 322). Les assureurs devront en outre prouver leur droit par les pouvoirs généraux qui leur ont été donnés par la compagnie qu'ils représentent.

Le mandataire du propriétaire pourra se faire reconnaître en produisant un acte authentique ou sous seing

1. Ordonnance de 1681, livre IV, titre IX, art. 25. — C. Com. art. 220. Instruction du 19 décembre 1859. Circul., 23 juillet 1866.

2. Loi 22 frimaire an VII, article 47. — Loi de finances du 28 avril 1816, art. 44. — Loi 25 mai 1872, art. 4. Il est fait exception pour les connaissements de navires affrétés par la marine militaire. (Circ., 25 mars 1873 rappelant l'article 16 de la loi du 13 brumaire an VII.)

privé ou une correspondance commerciale (article 1985 du C. civil). L'endos du connaissance par le chargeur serait aussi un titre valable pour substituer le réclamant qui le présente au chargeur ou à l'assureur, à condition que cet endossement soit daté, exprime la valeur fournie et énonce celui à l'ordre duquel il a été passé (art. 137 et suiv., art. 281 du Code com.) La preuve testimoniale peut être admise en vertu de l'article 1348 du Code civil, mais il ne faudrait l'accepter qu'avec une extrême réserve.

Si les propriétaires ou leurs représentants sont présents sur les lieux du naufrage avant que les opérations de sauvetage aient commencé, l'administrateur de l'inscription maritime n'aura pas à intervenir.

Mais si les propriétaires ou leurs ayants droit ne se présentent qu'après que l'administrateur aura entrepris le sauvetage, il devra, en leur remettant la direction, dresser un procès-verbal des opérations qu'il aura effectuées, le faire constater par les propriétaires qui devront payer les dépenses engagées par le représentant de la marine ou verser à la caisse des gens de mer une provision suffisante pour assurer le paiement de ces dépenses (1). Dans ces frais seront compris ceux d'entretien et de conduite de l'équipage, si, aux termes des conditions inscrites au rôle, la conduite doit rester

1. Dép. minist. du 17 janvier 1824. — Circ. du 19 juillet 1851. *B. of.*
42. — Décision du 7 avril 1860.

à la charge de l'armement. Le paiement de ces derniers frais doit être exigé par l'administrateur même dans le cas où il n'a pas eu à intervenir dans le sauvetage (1).

Si *tous* les propriétaires ne sont pas présents ou représentés, l'administrateur de l'inscription maritime doit toujours faire travailler indistinctement au sauvetage de toutes les marchandises et des débris du navire, sans que les propriétaires présents puissent s'immiscer dans les opérations de sauvetage, et leurs marchandises ne leur seront délivrées qu'une fois mises à l'abri du flot et après qu'ils auront payé leur part contributive dans les frais, part qui sera proportionnelle aux marchandises leur appartenant sur l'ensemble des marchandises sauvées. (Déclaration du 10 janvier 1770, articles 18, 19, 20. — Dépêche ministérielle du 27 mars 1823.)

Dans tous les cas l'administrateur doit, comme nous l'avons déjà vu en matière d'échouement s'informer des causes du naufrage, procéder à une enquête minutieuse à ce sujet, s'assurer de la nationalité, de la qualité des navires et marchandises, et agir, selon les cas, de la façon que nous avons indiquée en matière d'échouement. Il devra en outre rester sur les lieux du naufrage aussi longtemps que sa présence y sera nécessaire, et

1. Arrêté 5 germinal an XII. — Décret du 4 mars 1857. — Décret du 25 septembre 1891, art. 13.

pourra user de son droit de réquisition lorsque les circonstances l'exigeront.

Enfin, il peut se faire que, bien que présents sur les lieux, les intéressés préfèrent abandonner à l'administrateur le soin de procéder au sauvetage. Dans ce cas, il devra se concerter avec les intéressés et écouter leurs avis pour le bien de la chose. (Dép. min. du 25 octobre 1822.)

Navires étrangers. — Lorsque le navire naufragé est étranger, l'administrateur de l'inscription maritime doit aviser le consul de la nation à laquelle appartient le navire. Les consuls ne représentent pas de droit, par leur qualité d'agents consulaires, leurs nationaux absents, et ils n'ont aucun droit de police territoriale. C'est donc à l'administrateur qu'il appartiendra, quelle que soit la nationalité du navire de diriger les opérations de sauvetage, en l'absence des propriétaires ou de leurs représentants.

Toutefois il a été dérogé à cette règle par un grand nombre de traités en vertu desquels les consuls ont, soit le droit de gestion complète du naufrage, soit celui de se faire délivrer le net produit de la liquidation du sauvetage en adressant à l'autorité maritime une demande de main-levée sur papier libre (Circ. 10 mars 1891. *B. of.*, p. 322).

On ne doit remettre la gestion du sauvetage ou le net produit aux consuls qui y sont autorisés par les traités, que sous réserve du paiement des frais, et sans préju

dice des formalités imposées par la douane (1). Lorsque les consuls prennent la direction d'un sauvetage, l'autorité locale n'intervient plus que pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs s'ils sont étrangers aux équipages naufragés, et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées (2).

Dans tous les cas, que les consuls soient ou non autorisés à diriger les opérations de sauvetage, les hommes de l'équipage leur sont remis et c'est à eux qu'incombe le soin de les entretenir et de les rapatrier.

Les nations avec lesquelles nous n'avons pas de traités concernant les naufrages sont : le Maroc, Haïti, le Danemark, la Perse, les Etats-Unis de Colombie, la confédération argentine.

SECTION III

NAUFRAGE D'UN NAVIRE, LES PROPRIÉTAIRES N'ÉTANT NI PRÉSENTS NI REPRÉSENTÉS

Lorsqu'un navire a fait naufrage, et que les propriétaires du navire et des marchandises ne sont ni présents sur les lieux ni représentés, l'administration maritime,

1. Circulaire, 15 février 1820, 4 mai 1837, 13 mars 1846.

2. Ordonnance du 26 juillet 1837, art. 28. — Traité du 25 juillet 1840.

prend la direction du sauvetage (art. 6 et 17 de l'ordonnance de 1681. Arrêté du 17 floréal an IX, art. 1^{er} ainsi conçu : « *A défaut des armateurs, propriétaires, subricargues, ou correspondants, l'officier en chef d'administration de la Marine, et en son absence, celui qui le remplacera dans l'ordre du service, sera chargé du sauvetage, et de tout ce qui concerne les naufrages quelle que soit la qualité du navire ; il sera également chargé de la vente des prises, ainsi que l'était le juge de paix dont il remplit les fonctions à cet égard. Les dispositions précédentes seront également appliquées aux navires étrangers à moins que les traités ou conventions ne contiennent des dispositions contraires.* »

L'officier d'administration de la marine chargé, de nos jours, de la gestion des sauvetages est, l'administrateur de l'inscription méritime du quartier sur les côtes duquel le sinistre s'est produit. En cas d'absence, il est remplacé par les syndics des gens de mer et gardes maritimes. Il intervient dans l'intérêt des propriétaires absents, de la Caisse domaniale des Invalides et, subsidiairement dans l'intérêt de l'ordre et de la tranquillité publique. (Circulaire 30 juin 1820.)

Le but qu'il se propose est le sauvetage et la liquidation de tout ce qui composait le navire naufragé, et non pas la remise en état de navigabilité de ce navire.

S'il y avait possibilité de remettre à flot le navire naufragé, et s'il était reconnu qu'il serait avantageux au point de vue de la vente, de le conduire dans un port ;

à la demande de l'administrateur de la marine, le tribunal de commerce nommerait un capitaine qui devrait conduire ce navire, sous sa responsabilité, dans le port désigné, où la marine en reprendrait possession pour en effectuer la vente au profit des propriétaires. Chargé, en la circonstance, de la gestion des intérêts d'autrui, l'administrateur est responsable vis-à-vis du ministre de la Marine contre lequel les propriétaires peuvent se pourvoir en Conseil d'Etat, à raison des actes de son subordonné. En cas de condamnation, le ministre a d'ailleurs un recours contre l'administrateur de la marine. Mais dans aucun cas, les intéressés ne peuvent attaquer l'administrateur de la marine à raison de sa conduite dans le sauvetage, de même qu'ils ne peuvent lui donner aucun ordre à ce sujet.

Le sauvetage n'ayant lieu que dans l'intérêt des propriétaires, l'administrateur ne doit pas l'effectuer s'il apparaît que les frais dépasseront la valeur des objets que l'on pourrait sauver. Mais si les tentatives de sauvetage ont échoué ou si, contrairement à ce que l'on pouvait croire, les frais de sauvetage sont plus élevés que la valeur des objets sauvés, l'excédent de dépenses restera à la charge de l'Etat (1).

Responsable vis-à-vis de ses chefs de la gestion du sauvetage qu'il entreprend, l'administrateur de la marine a seul qualité pour prendre les dispositions nécessaires

1. Circulaire du 6 juin 1828.

afin de mener l'opération à bonne foi. Nul, sans son autorisation expresse, ne peut s'en occuper, et il a le droit de requérir les services de tous ceux qui peuvent lui être utiles en la circonstance.

C'est ainsi qu'il pourra requérir l'assistance des autorités locales, soit pour pourvoir au sauvetage, soit pour empêcher le pillage (1), la force armée (2), si les agents qu'il a sous ses ordres, syndics, gardes, gendarmes maritimes, ne lui suffisent pas pour assurer l'ordre. Il doit d'abord recourir à la gendarmerie départementale, et ce n'est qu'à défaut de cette dernière qu'il faut réclamer main forte auprès des commandants militaires, en justifiant que leur concours lui est indispensable (circ., 15 mai 1826). Les commandants militaires, sont tenus, sous leur responsabilité, de déférer à ces réquisitions. L'administrateur de l'inscription maritime peut encore requérir des personnes d'offices pour la garde des effets sauvés ; des voituriers, charretiers, marins, qui devront obéir à la première réquisition et mettre à la disposition de l'autorité maritime les moyens de transport dont ils peuvent disposer (3). Il peut aussi, en cas de nécessité, requérir la faculté de passage ou de dépôt

1. Art. 2. Arrêté du 17 floréal an IX.

2. Ordonnance de 1681, livre IV, titre IX, article 31. — Arrêté du 27 thermidor an VII, art. 3.

3. Ordonnance de 1681, art. 7. — Déclaration du 10 janvier 1770, art. 6.

provisoire des marchandises sauvées sur les terrains appartenant à des particuliers, sauf à comprendre dans les frais de sauvetage l'indemnité due aux propriétaires atteints par ces réquisitions. (Dép. minist. du 21 décembre 1835.)

Les administrateurs devront user de leur droit de réquisition avec la plus grande réserve, et en s'en tenant strictement à la lettre des règlements sur la matière. Un ordre verbal suffit, et il n'est pas nécessaire que la réquisition soit rédigée par écrit (1).

Les personnes qui, le pouvant, ont refusé ou négligé de répondre à une réquisition faite en cas de naufrage sont poursuivies en justice de paix et punies d'une amende de 6 à 10 francs. La peine est prononcée sur le vu des procès-verbaux dressés ou sur l'audition des témoins constatant le refus ou la négligence (2).

Rappelons que, aux termes de l'article 241 du Code de commerce, le capitaine est tenu de travailler au sauvetage, et que les matelots du navire naufragé peuvent y être employés, sous la réserve qu'ils seront payés des journées qu'ils auront employées à ce sauvetage (art. 264 du Code de commerce.)

Dans tous les cas où il n'y a pas urgence, les opé-

1. Circ. 15 février 1873. *B. Off.*, p. 152. — *Commentaires de Valin sur l'article 7 de l'ordonnance de 1681.*

2. Art. 475 § 12. Code Pénal, art. 137, 138, 154. Code instr. criminelle. — Circ., 13 octobre 1842.

rations de sauvetage doivent être confiées à des entrepreneurs. Cette prescription contenue dans la déclaration royale du 15 juin 1735, a été renouvelée dans une circulaire du ministre de la Marine en date du 19 mai 1905 afin d'éviter que la responsabilité de la marine se trouve engagée par suite d'accidents au cours des travaux de sauvetage par application de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail.

L'intervention de l'administrateur de l'inscription maritime dans un naufrage comprend diverses opérations que nous allons étudier, en les classant dans l'ordre suivant :

- 1^o Sauvetage et conduite de l'équipage. — Papiers du bord ;
- 2^o Soins aux navires et aux marchandises ;
- 3^o Recherche des propriétaires. — Délais de réclamations ;
- 4^o Vente des objets sauvés ;
- 5^o Règlement des comptes. — Apurement de la liquidation ;

1^o Sauvetage et conduite de l'équipage.

Papiers du bord

Pour effectuer le sauvetage de l'équipage du navire naufragé, l'administrateur de l'inscription maritime sera secondé par les agents des douanes, et principalement par le personnel et les engins des sociétés privées de sauvetage dont nous avons déjà parlé. Il devra faire

donner tous les secours nécessaires aux personnes blessées, les faire transporter dans les hôpitaux ou postes de secours, s'il en existe dans les environs, faire appeler un médecin, et, en attendant, chercher par tous les moyens à ramener à la vie, les personnes retirées de l'eau et asphyxiées par submersion. Lorsqu'un noyé n'a pu être rappelé à la vie, l'administrateur de l'inscription maritime doit faire les recherches nécessaires pour l'identifier, et s'entendre avec l'autorité civile du lieu pour l'inhumation et la rédaction de l'acte de décès qui revient à l'officier de l'état civil. Les objets recueillis sur le noyé sont conservés par l'autorité maritime qui en dresse inventaire, ainsi que des malles et sacs lui ayant appartenu. Si quelque membre de l'équipage vient à disparaître dans le naufrage, l'administrateur dresse un procès-verbal de disparition, signé par les témoins de l'événement (1).

L'administrateur de la marine devra procurer aux personnes sauvées tous les secours que leur état comporte : logement, nourriture, vêtements. En outre, s'il est constant que les marins naufragés n'ont pu sauver d'autres effets que ceux dont ils sont revêtus, et que le navire naufragé était armé au long cours, aux grandes pêches, ou au cabotage, il leur est payé un secours d'urgence variant de 150 francs à 400 francs, selon le

1. Instruction du 2 juillet 1828. — Instruction du 20 avril 1833. — Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 60.

grade, déduction faite de la valeur des effets délivrés en nature. Dans le cas de perte partielle des effets ou de perte totale à bord d'un bateau armé à la pêche, au pilotage ou au bornage, les intéressés doivent fournir un état énumérant et évaluant le détail des vêtements ou objets personnels perdus ou avariés ; d'après ces demandes, dont il vérifiera le bien fondé, et sans pouvoir dépasser le maximum fixé pour chaque catégorie de marins, l'administrateur de la marine établira des propositions de secours qui ne seront payés qu'après approbation du ministre (1).

Lorsque la présence des marins naufragés n'est plus nécessaire sur le lieu du naufrage, ils sont renvoyés dans leurs quartiers respectifs. La somme nécessaire pour couvrir les frais de voyage leur est avancée sur la Caisse des Invalides. Si les marins étaient engagés sans droit à *la conduite*, (ce qui ne se pouvait pas sous l'empire de l'arrêté du 5 germinal an XII et du décret du 4 mars 1852, la conduite étant alors considérée comme d'ordre public, mais qui est admis depuis le décret impérial du 22 mars 1852 lequel plaça la *conduite* dans le droit commun de toutes les obligations civiles, et en fit une convention légale jusqu'à convention particulière contraire), l'administrateur de la marine doit chercher à leur procurer un autre embarquement

1. Instruction du 20 avril 1906 et 20 octobre 1907, § 174 et suivants.

sur place, si du moins les marins y consentent, les frais de conduite devant, dans ce cas, rester à la charge des matelots.

Avant de renvoyer les hommes de l'équipage, il y a lieu de procéder à leur interrogatoire pour déterminer les causes du naufrage. Les passagers et les témoins de l'événement doivent aussi être entendus, afin de réunir tous les renseignements utiles pour mener à bonne fin l'enquête sur les causes du naufrage, enquête prescrite par la circulaire du 18 mai 1860 et la loi du 10 mars 1891, et dont nous avons déjà parlé à propos de l'échouement sans bris d'un navire.

Ces mesures doivent être prises aussi rapidement que possible afin d'éviter de trop grands frais de logement, de nourriture, de chômage, des naufragés sur les lieux du sinistre. Les marins retenus pour l'enquête sur le naufrage, sont aux frais de la marine (1).

Les passagers civils sont remis à l'autorité civile locale ; les équipages des navires étrangers sont remis à leurs consuls.

Papiers de bord. — Les officiers... se saisiront « des chartes-parties et autres papiers et renseignements du vaisseau échoué » est-il dit à l'article 6 de l'ordonnance de 1687. Tous les papiers du bord dont les articles 224 et 226 du Code de commerce nous donnent la nomencla-

1. Circ. 30 novembre 1867 ; 24 juin 1893. — Dép. minist. du 21 septembre 1894.

ture, à laquelle il faut ajouter la patente de santé, le livre de punitions, le registre des traversées, sont remis à l'administrateur de l'inscription maritime par le capitaine qui ne doit pas les conserver n'étant plus responsable du navire et de sa cargaison. Le capitaine lui remettra en outre une copie du rapport de mer qu'il doit, dans les vingt-quatre heures du sinistre, déposer au greffe du tribunal de commerce ou entre les mains du juge de paix (art. 242 et 243 du Code de commerce).

Ces diverses pièces serviront à l'administrateur dans l'enquête qu'il est tenu de faire sur le naufrage. Si, par la patente de santé, il reconnaît que le navire provient d'un pays contaminé, il en avisera aussitôt le service sanitaire (1). A l'aide des chartes-parties et connaissements, il apprendra l'origine des marchandises, et, si elles sont de contrebande, l'équipage sera arrêté et poursuivi conformément à la loi du 18 avril 1816, et à celle du 21 avril 1818 (art. 77 du décret-loi du 24 mars 1872). Le congé et l'acte de francisation seront remis à la douane du port d'attache du navire. Le journal de bord sera joint au dossier d'enquête sur les causes du naufrage. Les chartes-parties et connaissements seront communiqués au service local des douanes pour servir à la fixation des droits à percevoir sur les marchandises sauvées.

1. Ordonnance, 7 août 1822, art. 79. — Décret du 22 février 1876, art. 125-126.

Le rôle du bord sera conservé par l'administrateur de la Marine auquel revient le soin de désarmer le navire, et de liquider les salaires dus à l'équipage ainsi que les droits à percevoir au profit de la Caisse des Invalides et de la Caisse de Prévoyance.

S'il y a perte entière du bâtiment, la Caisse des Invalides fait abandon de ses droits, mais le rôle de désarmement n'en doit pas moins être établi pour la constatation des services des marins. Dans ce cas, il est joint au rôle un certificat de non prestation (1).

Si le navire est étranger, les papiers du bord sont remis au consul de la nation à laquelle appartient le navire.

2^o Soins aux marchandises et au navire

L'administrateur de l'Inscription maritime devra procéder au sauvetage des marchandises et de toutes parties du navire qui pourront être sauvées (mâts, embarcations, instruments nautiques, etc.).

Pour cela il emploiera les hommes de l'équipage, il engagera des travailleurs, il usera au besoin du droit de réquisition. Les travailleurs seront employés par journées ou par marées de nuit ou de jour. Un gardien des effets et marchandises sauvées et mises sur la plage à

1. Edit de 1720, titre VI, art. 20. — Dépêche du 14 mai 1836. — Inst., 19 décembre 1859, art. 40.

l'abri de la mer sera nommé d'office. (Déclar. du 10 janvier 1770, art. 7.) S'il y a des marchandises étrangères, les proposés des douanes les gardent de concert avec le gardien désigné. (Décret des 6-22 août 1791, titre 7, art. 1.) Dans tous les cas, d'ailleurs, les agents des douanes surveillent les marchandises sauvées. Il sera tenu un rôle des travailleurs, et l'appel en sera fait en la présence de l'administrateur de l'Inscription maritime au commencement et à la fin de chaque journée(1).

Transport en magasin. — Après le déchargement du bâtiment, l'administrateur de l'Inscription maritime fait transporter les objets sauvés en magasin. Pour cela il a, comme nous l'avons vu, le droit de réquisitionner, charretiers, chevaux, voitures... Il aura soin de faire un prix pour la location d'un magasin afin de prévenir toute contestation ultérieure et toute demande de prix exagérée. Ce magasin en cas de nécessité pourra être pris d'autorité. L'administrateur de l'Inscription maritime ne peut, à peine d'interdiction, faire déposer les objets sauvés dans des magasins lui appartenant ou dépendant de la maison qu'il habite. (Déclaration, 10 janvier 1770, art. 10.) Il doit tenir état des voitures employées pour le transport des marchandises. Le voiturier reçoit en partant deux billets de charge et les remet entre les mains du gardien du magasin qui en retient un et lui rend

1. Ordonn. 1681, art. 8. — Déclaration, 10 janvier 1770, art. 9.

l'autre après y avoir mis son reçu (1). Le gardien tient état de tout ce qui est transporté en magasin. Lors de leur transport, les marchandises doivent être accompagnées par les préposés des douanes (2).

Lorsque des *boissons* doivent être transportées de la côte au magasin, l'administrateur de l'inscription maritime fait préalablement prendre, dans le lieu même de sa résidence, les expéditions qui doivent accompagner le transport. Les agents de la régie sont autorisés à calculer les délais de transport de manière à laisser toute latitude nécessaire aux agents de la marine et de la douane, dont ils ne doivent pas exiger des indications d'une exactitude rigoureuse, mais seulement l'énonciation du nombre et de l'espèce des pièces sauvées ainsi que la nature des boissons qu'elles renferment (3).

Les magasins de dépôt sont fermés sous deux clés ; l'une conservée par l'administrateur de l'inscription maritime, l'autre par les fonctionnaires des douanes, et s'ils contiennent des boissons, ils doivent être ouverts à toute réquisition des agents des contributions indirectes (loi du 28 avril 1816, art. 15).

Inventaire. — Quand les effets sauvés, marchandises, agrès et appareils, sont portés en magasin, il faut procéder à leur reconnaissance, description et vérification.

1. Ordonn. 1681, art. 9. — Déclaration du 10 janvier 1770, art. 10.

2. Décret des 6-22 août 1791, titre 7, art. 2.

3. Circ. 12 septembre 1828. *Loi de finances* du 28 avril 1816, art. 6, 13, 14, 15.

L'opération se fait par quantité, qualité, poids, mesure, marque et numéros.

L'administrateur de l'inscription maritime dressera un inventaire général des épaves. Cette *pièce* constituera la base de sa responsabilité de comptable envers l'autorité supérieure et les intéressés ; il devra la dresser avec le plus grand soin en présence du capitaine du navire si possible, ou d'un des principaux membres de l'équipage (1). Le capitaine est démonté, il est vrai, et n'a plus d'autorité officielle, mais comme il demeure l'homme investi de la confiance des intéressés, qu'il est, de plus, responsable de sa gestion antérieure au naufrage, son témoignage est précieux pour l'administrateur de l'inscription maritime.

L'inventaire sera signé par le capitaine ou celui qui le remplace. En cas d'impossibilité ou de refus de signer, il en est fait mention. Les douaniers doivent aussi assister à la reconnaissance des objets sauvés, signer le procès-verbal d'inventaire, et, s'ils le demandent, il leur en est délivré une expédition (2).

Ces expéditions ne sont pas taxées (3).

Le procès-verbal doit être établi sur papier timbré et enregistré dans les vingt jours (4).

1. Ord. 1681, art. 11 et 12. — Déclaration, 10 janvier 1770, art. 11 et 12.

2. Décrets des 6-22 août 1791. Titre VII, art. 12.

3. Arrêté du 17 floréal an IX, art. 10, section III. — Circ., 7 juin 1847. B. O. R.

4. Loi du 13 brumaire an VII, art. 12. — Circ., 14 sept. 1827. — Loi du 23 août 1871. — Loi du 30 déc. 1873.

Bijoux et valeurs. — S'il est trouvé dans le naufrage des bijoux et autres objets analogues, des monnaies étrangères, des billets de banque, des traites et autres effets de portefeuille, l'administrateur de l'inscription maritime devra en dresser un inventaire en double expédition ; il conservera l'une d'elles, et remettra l'autre au trésorier des Invalides en même temps que les valeurs. Celles-ci sont renfermées dans la caisse de sûreté du trésorier.

Quant aux espèces monnayées ayant cours en France et billets de banque français, ils sont versés, sur état de remise, au caissier des gens de mer, à la conservation des droits des intéressés (1). Les dépôts sont faits sous le titre des bâtiments naufragés et avec toutes les indications utiles pour fixer, à toute époque, l'Administration sur leur nature, leur origine et leur destination.

Les effets de portefeuille sont présentés par le trésorier des Invalides à l'acceptation et au paiement, et le produit en est versé à la Caisse des Gens de Mer. (Circ. du 7 août 1829.) Les monnaies étrangères ayant cours en France sont changées et leur valeur versée à la Caisse des Gens de Mer. Un certificat du changeur constatant les sommes qu'elles ont produites au change doit être joint à l'état de versement. (Inst., 19 décembre

1. Circ., 7 août 1829. — Circ. 17 août 1832. — Inst., 19 décembre 1831.

1859, art. 15.) Les traites sur le Trésor public et autres effets de portefeuille renfermés dans la caisse de sûreté sont portés en recette gens de mer, compte recettes à régulariser (1).

Les bijoux et monnaies étrangères, non réclamés dans l'année, sont vendus aux enchères publiques et le produit est versé à la Caisse de Gens de Mer (Circ., 7 août 1829. — Circ., 11 août 1832.)

Bénéficiement. — Les marchandises déposées en magasin peuvent se trouver gâtées ; il peut être nécessaire de leur donner des soins immédiats. L'ordonnance de 1681 disait que les marchandises seraient visitées et que permission serait donnée d'y travailler pour les remettre en état autant que faire se pourrait (art. 14). Lorsqu'il juge que des opérations de bénéficiement sont nécessaires, l'administrateur de l'Inscription maritime doit les provoquer. Pour cela, il fait visiter les marchandises avariées par des experts nommés par le tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge de paix, et, sur l'avis de ces experts, il ordonne les mesures nécessaires pour les remettre dans le meilleur état possible (C. de Com., art. 414.) Il dresse procès-verbal de l'état dans lequel les marchandises ont été trouvées par la visite en y faisant figurer leurs marques et numéros,

1. Circ., 28 mars 1850. — Décret, 17 novembre 1885 et 30 novembre 1887.

et les mesures prises pour leur réparation et conservation (1).

L'opération du bénéficiement terminée, un nouveau procès-verbal de l'état des marchandises est dressé (2). Les agents de la Douane assistent à ces opérations de bénéficiement ; ceux de la Régie, s'il s'agit de boissons, sont tenus d'y assister à la première réquisition qui leur est faite, à peine de demeurer responsables des événements (3).

En ce qui concerne le navire, l'administrateur de l'Inscription maritime fera ce qu'il jugera nécessaire ou utile pour sa conservation, conformément à l'article 15 de la déclaration du 10 janvier 1770 ainsi conçu : *Laissons à la prudence desdits officiers (de l'Amirauté) de faire et ordonner suivant l'exigence des cas, ce qui leur paraîtra nécessaire ou même utile pour la conservation du navire naufragé et échoué.*

Procès-verbal de sauvetage. — A mesure que l'administrateur de l'Inscription maritime pourvoit aux divers actes du sauvetage, il en constate, avec les détails utiles, l'exécution et les motifs, dans un journal sommaire, qui porte le nom de Procès verbal de sauvetage. Cette pièce est signée, à la fin de chaque marée ou de chaque journée, par l'administrateur de l'Inscription

1. Circ., 30 juin 1820. — *Annales Maritimes*, de 1835.

2. Ord. de 1681 art. 14. — Décret, 6-22 août 1791, art. 3.

3. Décret, 22 août 1791, titre 7, art. 3. — Loi de finances du 28 avril 1816, art. 14.

maritime qui la rédige et par les témoins de ses actes : le capitaine et l'agent des douanes. Le procès-verbal doit être établi sur timbre et soumis à l'enregistrement dans les vingt jours de sa date.

Les opérations matérielles de sauvetage terminées, lorsqu'il ne reste plus qu'à veiller à la conservation des objets sauvés, l'administrateur de l'inscription maritime se retire, et laisse le soin de la surveillance au syndic des gens de mer, afin que le service général ne souffre pas, et que les frais de vacation ne soient pas exagérés. (Circulaire, 22 avril 1844. *B. O. R.*, p. 363.)

3^o Recherches des propriétaires. — Délais de réclamation

Aux termes de l'ordonnance de 1681, article 21 : *Les effets procédant de naufrages et échouements, trouvés en mer ou sur les grèves, seront incessamment proclamés aux prônes des paroisses du port et de la ville maritime la plus prochaine, à la diligence de notre procureur au siège de l'Amirauté.* L'article 22 ajoutait : *Les billets de proclamation contiendront la qualité des effets, le lieu et le temps auxquels ils auront été trouvés ; et les curés seront tenus d'en faire la publication, à peine de saisie de leur temporel.* Les chartes-parties, connaissements et autres écrits en langues étrangères seront communiqués aux consuls et aux interprètes (art. 23).

Telle était la législation de l'ordonnance de 1681 en

ce qui concerne la publicité donnée aux naufrages afin de rechercher les propriétaires. Un édit du mois d'avril 1695; article 32, supprima la publication au prône des paroisses, sans prescrire aucune autre mesure de publicité. A ce sujet, Valin estimait que la correspondance de commerce était suffisante pour arriver à retrouver les propriétaires.

L'article 5 de la déclaration du 10 janvier 1770 ordonnait aux officiers de l'Amirauté de faire afficher au lieu le plus apparent du naufrage ainsi qu'à la porte de l'auditoire de l'Amirauté le nom du navire, la nationalité du capitaine, le lieu de départ, celui de destination, le chargement du navire. Cette obligation existe toujours pour les administrateurs de l'inscription maritime, de même qu'ils doivent informer les consuls de la nation à laquelle appartient le navire, s'il est étranger.

L'administrateur de l'inscription maritime sachant par les papiers de bord et les renseignements fournis par le capitaine ou l'équipage, le nom et le domicile du propriétaire du navire, devra le faire avertir immédiatement. Si tous ces renseignements lui font défaut, ce qui sera très rare, il relèvera tous les détails relatifs au navire et à la cargaison, les marques des colis, et communiquera ces renseignements aux administrateurs de l'inscription maritime des différents quartiers du littoral, fera des publications dans les journaux, et au *Journal officiel*. Les propriétaires du navire et de la cargaison étant connus, ce qui sera le cas général, il y aura

lieu de les inviter à se mettre en mesure d'en prendre possession (1).

Délais pour réclamer. — Les propriétaires ou leurs représentants auront un délai d'un an et d'un jour pour réclamer les marchandises sauvées et les vaisseaux naufragés (2). Les biens sauvés du naufrage seront remis aux propriétaires ou à leurs représentants dont nous avons donné l'énumération plus haut, et ils devront fournir les mêmes justifications que lorsqu'ils revendiquent la direction du sauvetage. En outre ils devront remettre à l'administrateur de l'inscription maritime une demande en mainlevée des objets sauvés, demande dans laquelle ils garantiront la marine contre toute réclamation ultérieure. Cette demande doit être établie sur timbre (3).

Les propriétaires doivent rembourser les dépenses faites pour le sauvetage, le bénéfice, la conservation des objets sauvés, soit en payant immédiatement et directement ces dépenses, soit en versant à la Caisse des Gens de mer une provision suffisante pour les couvrir. L'administrateur de l'inscription maritime peut retenir ces objets jusqu'à l'entier paiement des frais

1. Circ., 7 août 1824 ; 12 février 1836.

2. Ord., 1681, art. 24. — Art. 24, déclaration 10 janvier 1770. — Règlement, 17 juillet 1816, art. 26.

3. Loi du 13 brumaire an VII, art. 21 rappelée par note du Ministre des Finances. *J. O.*, 13 sept. 1871, n^o 255, p. 3419. — Circ., 22 juin 1891. *B. O.*, 985. — Circ., 10 mars 1894. *B. O.*, p. 323.

(art. 1947 et suivants du C. civil). Le propriétaire du navire doit en outre joindre à sa demande un certificat de non-hypothèques ou de mainlevée d'hypothèques (1).

L'administrateur de l'inscription maritime transmet la demande du propriétaire accompagnée des pièces justificatives avec son avis, au chef du service, qui après les avoir communiquées au contrôle, accorde la mainlevée, ou la refuse si les titres produits sont insuffisants pour justifier la réclamation. Dans ce cas les propriétaires sont appelés à fournir de nouvelles justifications. S'il y a constatation entre plusieurs réclamateurs, le tribunal de commerce décidera des droits de chacun (2).

Au moment de remettre les objets au propriétaire, l'administrateur de l'inscription maritime doit exiger de celui-ci une quittance. La remise a lieu sans frais (3). (Déclaration, 10 janvier 1770, art. 21.)

L'administration de la marine n'est tenue de rendre les objets sauvés que dans l'état où ils se trouvent au moment de leur restitution. Les détériorations qui ne sont pas survenues par son fait sont à la charge du propriétaire (art. 1929 et 1933 du C. civ.).

Les marchandises prohibées ne sont remises à leurs propriétaires qu'à condition de renvoi à l'étranger.

1. Loi du 10 décembre 1874. *B. Off.*, p. 556. — *Circ.*, 15 juillet 1878, p. 53.

2, *Dép.*, 19 septembre 1818. — Arrêt de la Cour de Rennes du 17 février 1849. — *Dép.* à Dunkerque, 31 janvier 1885.

3. Décret, 6-22 août 1791, titre VII, art. 6.

Avant de remettre les denrées comestibles ou les substances médicinales avariées, l'administrateur de l'inscription maritime doit obtenir la preuve qu'elles sont sans danger pour la santé publique. (Loi, 21 avril 1818, art. 57.)

Pour prévenir les embarras qui pourraient résulter de ce que des intéressés non représentés lors de la répartition des frais, viendraient à contester le travail de l'administrateur de l'inscription maritime après que mainlevée aurait été donnée à des parties présentes, l'administrateur ne doit accorder mainlevée aux intéressés qu'après avoir fait souscrire à chacun *d'eux* l'obligation expresse, en cas de changements ultérieurs faits à la répartition par le tribunal de commerce, de verser dans la Caisse des Gens de mer, sur la simple production du jugement et à la première demande, l'excédent de frais dont sa quote-part se trouverait grevée. Les chefs de service, lorsqu'ils le jugent nécessaire, peuvent exiger que l'obligation personnelle des intéressés présents reçoive la garantie subsidiaire d'une caution (circ., 30 juin 1820).

Dans les cas *d'opposition* ou saisie arrêt, les objets en nature ne peuvent être remis aux propriétaires qu'après mainlevée de ces oppositions ou saisies-arrests (Inst., 19 décembre 1859, art. 176 et 177. — Décret, 17 novembre 1885 et 30 novembre 1887.) Si l'opposition n'est signifiée qu'après la mainlevée administrative des produits, elle vient encore à temps lorsque l'ordre

de remise n'a pas reçu son exécution, et il faut surseoir à la délivrance des effets sauvés (Dép., 14 mai 1825).

Lorsque les marchandises de divers chargeurs sont confondues, sans pouvoir être distinguées, elles sont partagées proportionnellement entre eux en se basant sur les actes qui ont constaté le chargement.

4^e Vente des objets sauvés

Si malgré les recherches et la publicité, les propriétaires ne se sont pas fait connaître au bout d'un an et un jour, les biens naufragés sont vendus (1).

L'ordonnance de 1681, article 26, établissait que si les effets naufragés n'étaient pas réclamés dans l'an et jour, ils devaient être partagés entre le roi ou les seigneurs auxquels le roi avait cédé ses droits, et l'amiral, les frais de sauvement, de justice préalablement pris sur le tout. Ce partage offrant des difficultés pratiques nombreuses, la déclaration du roi du 23 août 1739, article 2, décida que les effets naufragés seraient vendus par les officiers de l'Amirauté et que le partage serait fait sur le produit de la vente entre l'amiral et les trésoriers des Invalides, le roi ayant cédé sa part dans les naufrages à la Caisse des Invalides en 1712. Une loi de 1791 (loi du 13 mai) attribua la totalité des produits des naufrages à la Caisse des Invalides.

1. Déclaration, 23 août 1739, art. 2. — Déclaration, 10 janvier 1770, art. 24. — Règle du 17 juillet 1816, art. 26.

Vente avant l'an et jour. — Ce délai d'an et jour est-il de rigueur, et nulle marchandise ne peut-elle être vendue avant l'expiration de ce délai ?

Non, toute marchandise doit nécessairement être vendue au bout de l'an et jour, mais il est des cas dans lesquels il n'est pas nécessaire d'attendre ce délai, et où la vente peut avoir lieu au bout d'un certain temps inférieur à cette durée.

C'est : 1° *en cas d'urgence*, s'il y a des difficultés pour conserver les marchandises ; 2° *pour acquitter les frais de sauvetage*.

Examinons ces deux cas.

Vente d'urgence. — Si des marchandises naufragées sont avariées et qu'on ne peut les bénéficier, si l'on craint de les voir se perdre, il faut les vendre (art. 15, ordonn. 1681) après avoir fait constater l'urgence par des experts assermentés. (Circ., 5 mai 1837. Prises.) Aucun délai n'est imparti pour la vente, elle peut donc s'effectuer aussitôt après le sauvetage.

L'administrateur de l'inscription maritime peut également procéder à la *vente du navire* sans attendre le délai d'an et jour. La déclaration du 10 janvier 1770, article 14 exigeait pour cela l'avis conforme de trois experts. Deux experts suffisent aujourd'hui (1). L'expertise est même inutile lorsque le navire est tellement

1. Loi du 6 novembre 1823. *Annales Maritimes*, 1835, p. 56. — Circ. du 13 juin 1824. *Annales Maritimes*, 1835, p. 51.

brisé qu'il est innavigable. (Circ., 30 mars 1850. *B. off.*, p. 245.)

Vente d'urgence pour acquitter les frais de sauvetage.

— L'article 13 de l'ordonnance de 1681 dit : *S'il ne se présente point de réclamateurs dans le mois, après que les effets auront été sauvés, il sera procédé par les officiers à la vente de quelques marchandises des plus périssables ; et les deniers en provenant seront employés au paiement des salaires des ouvriers dont il sera dressé procès-verbal.* Ainsi une partie des marchandises, celles qui ne pourront être conservées pendant le délai d'un et jour ou celles dont l'entretien serait trop coûteux seront vendues au bout d'un mois pour assurer le paiement des salaires des ouvriers qui ont travaillé au sauvetage. Ce que l'on veut, tout en évitant la dépréciation de certaines marchandises, ou des frais de conservation trop élevés, c'est que les ouvriers n'attendent trop longtemps le règlement des salaires qui leur sont dus, et dans ce but l'article 13 de l'ordonnance de 1681 prescrit la vente au bout d'un mois de dépôt. Si toutes les marchandises étaient en bon état on n'en devrait pas moins procéder à la vente d'une quantité suffisante pour assurer le paiement.

La déclaration du 10 janvier 1770, article 13, porta de un mois à trois mois le délai dans lequel les marchandises les plus périssables pouvaient être vendues pour payer les salaires des ouvriers, et on ne devait vendre que jusqu'à concurrence de la somme nécessaire

pour assurer ce paiement. D'autre part, cette déclaration voulait (art. 4) que s'il ne se présentait aucun commissionnaire ayant charge et pouvoirs, ou toute autre personne offrant d'avancer gratuitement les frais des ouvriers pour le sauvetage du vaisseau, effets et marchandises, les officiers de l'Amirauté nommassent d'office un commissionnaire choisi parmi les négociants se transportant sur les lieux pour avancer les frais, et recevant pour droit de commission 1/2 0/0 par mois des sommes avancées, non compris les vacations fixées à 6 francs par jour ; le remboursement avait lieu par privilège sur les premiers deniers provenant de la vente des objets sauvés. Ainsi était assuré le paiement rapide des ouvriers.

Mais ce moyen était coûteux, aussi le décret du 9-13 août 1791, revenant sur ce sujet, prescrit dans son article 6 de vendre au bout d'un mois les marchandises les plus périssables pour assurer le paiement des ouvriers, et il n'est plus question de l'intervention de commissionnaires. C'est la règle encore adoptée de nos jours, et au bout d'un mois à partir du naufrage, on vend les marchandises en quantité suffisante, pour assurer le paiement des salaires des ouvriers, en choisissant d'abord les marchandises les plus périssables. (Inst., 1^{er} octobre 1874) On peut même payer les ouvriers avant le délai d'expiration d'un mois, en faisant l'avance de la somme nécessaire sur la Caisse des Invalides, comptes, dépenses à régulariser. (Circ., 6 juin 1861, *B. O.*,

p. 405.) Le remboursement a lieu le plus tôt possible, c'est-à-dire au bout d'un mois ; la vente ayant alors lieu pour couvrir les avances consenties.

Enfin, *dans un autre cas*, la vente peut avoir lieu *avant le délai d'an et jour*. C'est lorsque le propriétaire étant connu, il a déclaré désirer laisser à l'administration maritime le soin de vendre les objets sauvés. Dans ce cas, la vente est aussitôt effectuée et le produit net tenu à la disposition du propriétaire.

Conditions et formes de la vente

Les délais de dépôt des marchandises étant écoulés, comment est-il procédé à leur vente ? Quelles sont les conditions et la forme de la vente ?

a) Conditions de la vente

Qui peut vendre ?

Que peut-on vendre ?

b) Formes de la vente

Formalités préliminaires.

Opérations de vente.

Procès-verbaux de vente. — Remise des objets vendus aux acquéreurs.

Versement du produit de la vente à la Caisse des Gens de mer.

a) *Conditions de la vente. — Qui peut vendre ?* — Aux termes des articles 13 et 15, ordonnance 1681, c'est aux officiers de l'Amirauté qu'il appartenait de procéder aux ventes d'urgence. La déclaration du 10 janvier 1770 article 24 donne qualité aux officiers de l'Amirauté pour opérer la vente au bout de l'an et jour, en présence des officiers des classes, du trésorier des Invalides et du receveur de l'amiral, présents ou dûment appelés.

L'arrêté du 17 floréal an IX, article 1^{er} attribue d'une façon définitive à l'officier d'administration de la Marine (aujourd'hui administrateur de l'inscription maritime) le droit exclusif de procéder à la vente des marchandises et biens sauvés.

Les commissaires-priseurs ou autres agents chargés des ventes ordinaires en France et les encanteurs dans les colonies n'ont pas qualité pour y procéder (1).

Les administrateurs de l'inscription maritime peuvent se faire suppléer par les syndics pour les ventes de peu d'importance. (Dép., 19 avril 1904. — Circ., 23 novembre 1904. *B. O.*, p. 1056.) Mais ceci n'a lieu que pour les ventes de peu d'importance, et ne s'applique guère dans le cas qui nous intéresse actuellement, vente de tous les produits d'un naufrage.

On abandonne à la douane pour qu'elle en fasse la vente, les objets grevés de droits d'entrée trop élevés 2). Si dans ce cas la vente laisse un reliquat, la

1. Décision du ministre des Finances du 30 juin 1824. — Circ. du 20 avril 1832. *A. M.* de 1835, p. 61.

2. Circ., 18 mai 1876. *B. O.*, p. 838.

douane en fait le versement à la Caisse des Gens de mer. Le service des Douanes ne devra conserver pour l'appliquer aux droits que le produit net de la vente, c'est-à-dire ce qui pourrait rester après que les dépenses inhérentes au sauvetage et à la conservation de l'épave auront été soldées, alors même que ce reliquat serait inférieur au montant des droits. (Circ., 12 octobre 1904. *B. O.*, p. 987.)

Le *receveur des douanes* du bureau le plus voisin de lieu du naufrage doit être informé de la vente dans un délai suffisant pour qu'il puisse y assister, sinon l'administrateur de la marine est rendu responsable des droits sur la totalité des marchandises portées au procès-verbal. Le receveur des douanes assiste à la vente pour assurer l'observation des formalités prescrites pour les déclarations, visites et acquits des droits (déc. des 6-22 août 1791, art. 4).

Si parmi les objets en vente se trouvent des boissons, il y a lieu d'en aviser les préposés des *contributions indirectes* (dép. 24 février 1902) qui assistent à la vente.

Les agents de la marine, *syndics* ou *gardes maritimes*, sont employés comme crieurs à la vente et reçoivent une rémunération (circ. 28 novembre 1905, *B. O.*, p. 988).

Les *trésoriers des invalides* ne doivent pas, en principe, assister aux ventes. Toutefois il est fait exception à cette règle pour le premier arrondissement maritime

(circ., 13 avril 1824 et 23 mai 1825). Leur déplacement doit, dans ce cas, être approuvé par l'autorité supérieure. Les trésoriers assistent à la vente, lorsqu'il y a lieu de vendre des bijoux et monnaies étrangères n'ayant pas cours en France, déposés dans la Caisse de sûreté (circ., 13 août 1832).

Que peut-on vendre ? — Tous les objets sauvés peuvent être vendus, c'est-à-dire les débris du navire et les marchandises. Cependant il est des marchandises qui ne peuvent être mises en vente que sous certaines réserves et d'autres qui ne peuvent être vendues.

Les marchandises *prohibées* à l'entrée ne sont vendues qu'à la charge du renvoi à l'étranger ; elles sont transportées sous la conduite des préposés des douanes et aux frais de l'adjudicataire, au port le plus voisin ; là, elles sont mises en entrepôt sous la clef de la douane, jusqu'à l'exportation, qui ne peut être différée au delà de trois mois à compter du jour de la remise des marchandises aux adjudicataires, sous peine de confiscation. Il est défendu d'en faire la remise pure et simple aux adjudicataires, à peine d'être condamné au paiement de la valeur et de l'amende de 500 francs (déc., 6-22 août 1791, titre VII, art. 6).

Lorsque des marchandises prohibées, sauvées d'un naufrage, sont tellement avariées qu'elles ne peuvent pas être exportées sans le risque d'une perte totale, les adjudicataires ou propriétaires ont la faculté de les faire vendre publiquement pour la consommation intérieure

à la charge de payer après la vente, entre les mains des préposés à la perception, le droit de 15 0/0 sur le produit de la vente, et le montant de ce droit est remis au trésorier des invalides de la marine (1)

Aucune *denrée comestible* ou *substance médicinale* ne peut être vendue sans que le magistrat chargé en chef de la police locale ait délivré un certificat portant que l'avarie de la marchandise n'est pas de nature à nuire à la santé (loi 21 avril 1818, art. 57).

Les bois de construction et les autres objets qui peuvent être utilisés par l'administration de la marine, sont pris par elle sur estimation et en payant immédiatement (2). Actuellement la marine n'use plus de ce droit.

Les *poudres* en bon état et qui ne sont pas réclamées ne peuvent être vendues ; elles sont prises par la marine au même prix que celles livrées par l'administration des contributions indirectes. Si ces poudres sont en mauvais état, elles sont prises par l'administration des contributions indirectes pour le prix du salpêtre qu'elles contiennent (3). En général, de nos jours, toutes les poudres sont abandonnées au service des contributions indirectes.

1. Décrets, 6-22 août 1791, titre VII, art. 6. — Circ., 22 août 1825 B. O., p. 129.

2. Règlement du 17 juillet 1876, art. 26.

3. Loi du 13 fructidor an V, art. 32. — Circ., 7 juin 1870. Lettre du ministre des Finances du 25 août 1884.

Les *tabacs* en bon état sont envoyés dans les manufactures de l'Etat pour être bénéficiés. Ceux en mauvais état sont incinérés en présence d'un agent de la Douane ou de la Régie, et il est dressé procès-verbal de cette opération.

Les *allumettes* sont classées dans les marchandises prohibées et sont soumises à la condition de réexportation (1).

La *dynamite* peut être vendue. Des précautions spéciales doivent être prises, de concert avec le service des Douanes et des Ponts et Chaussées pour la garde et le transport de cette matière (2).

b) *Formes de la vente. — Formalités préliminaires.* — Avant de procéder à la vente des objets sauvés, l'administrateur de l'Inscription maritime adresse au chef du service du sous-arrondissement un état détaillé des objets qu'ils se propose de vendre, et y joint les procès-verbaux établis lors du sauvetage. Il fait en même temps connaître à son chef les raisons pour lesquelles cette vente doit avoir lieu, le jour, le lieu, les conditions de la vente. Cette demande sera examinée par le chef du bureau central, le service du contrôle, et retournée à l'administrateur de l'Inscription maritime revêtue de l'approbation du chef du service. L'administrateur doit

1. Circ., 24 mars 1846. — Circ., 7 juin 1870.

2. Dép. minis., 8 mars 1853. — Arrêté du 27 décembre 1875. — Dép. minis. du 20 mai 1876.

alors annoncer la vente à l'aide d'affiches qui seront placardées dans les communes et ports voisins, et par des insertions dans les journaux (1). Il devra également aviser le receveur des Douanes des jour et heure de vente en lui faisant connaître la nomenclature des objets qui seront vendus. Le délai entre l'affichage et la vente doit, en principe, être d'un mois. Mais on l'abrège en cas d'urgence ou lorsqu'il s'agit d'objets de peu d'importance. (Circ., 30 mars 1850.) Ces affiches, émanant d'une autorité publique, peuvent être sur papier blanc, et ne sont pas assujetties à l'impôt du timbre (2).

Opérations de vente. — Toute vente doit avoir lieu avec concurrence et publicité. Afin que les acquéreurs puissent se rendre compte de l'état des objets et de leur valeur, les magasins sont ouverts au public quelque temps avant la vente. Les objets sont vendus séparément, et aucune vente en bloc ne doit être faite, sauf toutefois lorsqu'il s'agit de la vente du navire, de ses agrès, appareils, ustensiles, artillerie. L'établissement des lots doit être fait de telle façon que la vente soit avantageuse, et que le plus grand nombre possible de personnes puisse enchérir. Si, par suite d'entente entre les acheteurs, les lots ne sont pas, à beaucoup près, portés à leur valeur réelle, l'administrateur de l'Inscription maritime doit différer l'adjudication dans l'intérêt des parties intéres-

1. Circ., 30 mars 1850. — Circ., 21 janvier 1904.

2. Décrets des 22-28 juillet 1791. — Loi du 9 vendémiaire an VI, art. 56.

sées. Les agents de la Marine ne peuvent se rendre adjudicataires des marchandises vendues d'après leurs ordres ou par leur entremise (1).

Dans les cas de vente par l'administrateur sur la demande des propriétaires, ceux-ci sont informés de l'époque de la vente afin qu'ils puissent y assister. Le receveur des Douanes assiste à la vente.

Procès-verbaux de vente. — Remise des objets vendus aux acquéreurs. — A l'issue de la vente il est dressé un procès-verbal sur timbre, énonçant le lieu, l'heure, le jour de la vente, l'autorisation en vertu de laquelle elle a eu lieu, les noms et grade de l'administrateur de la Marine qui y a procédé et ceux de l'agent des Douanes qui y assistait, ainsi que les conditions dans lesquelles cette vente a eu lieu. Les dates, nombres, prix d'adjudication sont écrits en toutes lettres, et le prix de chaque objet répété en chiffres, sous peine de 15 francs d'amende. Toute altération de prix faite dans le procès-verbal est punie de 100 francs d'amende, indépendamment de la restitution des droits et des peines de faux. (Loi du 22 pluviôse an VII, art. 5 et 7.) Si quelque marchandise est retirée de la vente comme n'ayant pas été portée à sa juste valeur, ou si quelque objet n'a pas trouvé d'acquéreurs, il en est fait mention au procès-verbal. (Ordonnance du 1^{er} mai 1816.) Les procès-verbaux

1. Ordonnance de 1681, titre IV, livre IX, art. 16. — Code pénal, art. 175.

rédigés sur timbre doivent être enregistrés dans les vingt jours de leur date. Ils sont signés par l'administrateur de l'Inscription maritime et le receveur des Douanes ou ceux qui les remplacent.

Les divers frais de la vente, les frais de timbre et d'enregistrement sont imputables sur le produit de la vente, et ne doivent pas être mis à la charge des acquéreurs qui ne supportent que les droits de douane et d'octroi (1).

La vente effectuée, chaque acquéreur reçoit de l'administrateur de la marine un extrait du procès-verbal de vente concernant les objets achetés. Cet extrait sert de mainlevée pour l'acquéreur qui doit, avant enlèvement de la marchandise, le présenter au receveur des douanes et acquitter les droits dus pour la marchandise achetée, s'il y a lieu. A moins de convention expresse contraire, les objets vendus sont délivrés au lieu où ils se trouvaient au moment de la vente. (Art. 1609 du Code civil.) L'acquéreur est tenu de prendre livraison des objets qu'il a achetés dans les délais prescrits par les conditions de la vente, sinon ils sont revendus à la folle enchère à ses risques et périls trois jours après qu'il aura été mis en demeure de les enlever et sans qu'il y ait besoin d'un jugement (2). Si dans cette revente à la folle enchère le prix obtenu est plus élevé que lors de

1. Dép. du 30 septembre 1820. — Circ. 13 mai 1841.

2. Décision du 17 avril 1812, art. 12.

la première adjudication, le premier acquéreur n'en bénéficie pas, tandis que, si au contraire, le prix de la revente est inférieur, il reste tenu de payer la différence.

Versement du produit de la vente à la Caisse des Gens de mer. — Les recettes réalisées à l'occasion de la vente et reçues par le trésorier des invalides de la marine sont déposées à la Caisse des Gens de mer. Autrefois le produit des ventes provisoires effectuées avant l'expiration de l'année, sous déduction des frais de sauvetage payés au bout d'un mois, était déposé aux mains d'un bourgeois solvable ou consigné au greffe de l'Amirauté. L'article 15 du livre IV titre IX de l'ordonnance de 1687 prescrivait en effet de *mettre les deniers en main sûre*. Au bout de l'année, le produit définitif, après la vente de toutes les marchandises sauvées, et paiement des frais de toutes natures nécessités par le sauvetage et la vente, était versé, moitié, dans la caisse de l'amiral, moitié dans celle du roi, puis, à partir de 1712, dans la Caisse des Invalides. Aujourd'hui les produits de toutes les ventes sont versés à la Caisse des Gens de mer.

Aux termes de l'ordonnance de 1681, les propriétaires qui avaient laissé passer le délai d'an et jour sans avoir réclamé les objets leur appartenant, étaient déchus de tous droits, et le partage de ces objets entre le roi et l'amiral était définitif. Il est vrai que le roi et l'amiral *par grandeur d'âme*, nous dit Valin, accueillaient les réclamations faites tardivement. La Caisse des

Invalides, héritière de la part du roi, continua cette façon d'agir. Mais ce n'était là qu'une décision de pure bienveillance, et il était toujours possible d'appliquer le délai d'an et jour avec ses conséquences fatales.

L'administration de la marine n'usa jamais de ce droit, ne retenant, à ce sujet, des prescriptions de l'ordonnance de 1681 que l'obligation de vendre au bout de l'an et jour, afin d'éviter l'encombrement et la dépréciation des marchandises, et elle conservait le prix de vente pendant trente ans, à la disposition des propriétaires qui bénéficiaient ainsi de la prescription de droit commun prévue à l'article 2262 du Code civil. Cette façon d'agir avait été prescrite par diverses circulaires ministérielles jusqu'au décret du 17 novembre 1885 qui, par son article 4, consacrait définitivement cette règle. En conséquence, les produits bruts des ventes de débris et marchandises provenant de naufrages, qu'ils appartiennent à des nationaux ou à des étrangers, sont versés sur-le-champ dans la Caisse des Gens de mer, sauf à imputer sur ces produits les dépenses qui s'y rapportent. Le versement s'effectue à l'aide d'états de remise gens de mer, sur mandat de l'administrateur de l'inscription maritime, accompagné d'une copie des procès-verbaux de vente (1).

1. Règlement du 17 juillet 1816, art. 28. — Instruction de 1859, art. 5. — Circ. du 17 février 1869. — Décrets des 17 novembre 1885, et 30 novembre 1887.

La Caisse des Gens de Mer reste pendant trente ans dépositaire de ces sommes qui sont à la disposition des ayants droit. Au bout de trente ans, si aucune réclamation ne s'est élevée, elles sont versées à la Caisse des Invalides qui les acquiert définitivement (1).

Il était alloué au trésorier des Invalides 0 fr. 15 0/0 à titre d'indemnité des frais de travail et de responsabilité par suite du versement à la Caisse des Gens de Mer des sommes provenant de naufrages, et cette indemnité était perçue par eux au moment de la remise des fonds aux ayants droit pendant la durée légale du dépôt. Un décret du 14 avril 1908 a supprimé définitivement cette allocation.

5^e Règlement des comptes. Apurement de la liquidation

Le règlement des comptes est assuré par l'établissement :

- a) De l'actif de la liquidation ;
- b) Du passif de la liquidation ;
- c) De la balance de la liquidation.
- a) *Actif de la liquidation.* — Il comprend :

1^o Le produit brut de la vente, tel qu'il résulte du procès-verbal de vente, et qui est déposé à la Caisse des Gens de Mer ;

1. Articles 1 et 4, décret du 17 novembre 1885. — Articles 5 et 6, décret du 30 novembre 1887. — Décret du 24 septembre 1897. *B. off.*, p. 365

2° Les sommes versées par les réclamateurs en garantie des frais afférents aux objets remis en nature ;

3° Le fret recetté au profit du navire et porté en dépense au compte de la cargaison. Ce fret est fixé sur la demande de l'administrateur de l'Inscription maritime par le tribunal de commerce. A sa requête, il doit joindre un certificat de deux courtiers maritimes, ou, à défaut, de deux négociants, constatant le degré d'avancement du voyage et la distance qui reste à parcourir jusqu'au lieu de destination (1). Si la marchandise a très peu d'importance, l'administrateur de l'Inscription maritime fixe lui-même le montant du fret, sur certificat de courtiers maritimes (2). Un règlement du fret peut également être fait à l'amiable d'après certificat de la distance parcourue, signé de deux courtiers maritimes, et établi à la requête des intéressés.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues dans le naufrage, et le capitaine est tenu de rembourser le fret qui lui aura été avancé sur ces marchandises, à moins de convention contraire. (Art. 302, Code de Com.) Les dépenses faites pour l'armement ne peuvent être déduites du fret (3). Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix ou détériorées par le vice propre ou par suite du naufrage. Si toutefois des futailles contenant : vin, miel et autres

1. Circulaire du 19 février 1852. *B. off.*, p. 53.

2. Circulaire du 11 juillet 1854. *B. off.*, p. 117.

3. Circulaire du 3 juillet 1872. *B. off.*, p. 5.

liquides ont tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, ces futailles pourront être abandonnées pour le fret. (Art. 310, Code de com.)

Le fret doit toujours être mentionné, même pour néant, dans les liquidations de sauvetage (1).

b) *Passif de la liquidation*. — Les dettes de la liquidation se divisent en dix catégories qui font, dans les états liquidatifs de sauvetage, autant d'articles séparés.

ARTICLE PREMIER. — *Salaires d'ouvriers*. — Les ouvriers peuvent être engagés à prix librement débattu ; dans ce cas ils sont payés conformément aux termes du contrat passé suivant le nombre de journées pendant lesquelles ils ont été employés.

Si ces ouvriers ont été réquisitionnés, ils sont payés suivant le prix fixé par l'administrateur de l'Inscription maritime.

L'administrateur de l'Inscription maritime ne doit pas avoir égard aux promesses et conventions faites par le capitaine ou les gens de l'équipage lorsque le prix stipulé lui paraît exorbitant. (Ord. de 1687, art. 11.) Ces promesses et conventions sont nulles comme n'ayant pas été faites librement (2).

Le journal du sauvetage établi par journée et par marée, servira pour établir d'après le prix fixé, la rémunération due à chaque ouvrier.

1. Circulaire du 18 mai 1881. *B. off.*, p. 742.

2. Art. 1109, 1112, 1113. du Code civil et 44, décret du 12 décembre 1806.

ART. 2. — *Frais de transport.* — Les voituriers sont payés suivant le service effectué et la distance parcourue. Les contrats peuvent avoir été passés de gré à gré et à forfait pour l'ensemble où partie du transport. Les voituriers peuvent aussi avoir été réquisitionnés, auquel cas le prix est fixé par l'administrateur de l'Inscription maritime qui a fait les réquisitions, en tenant compte du prix normal des charrois dans le lieu du naufrage.

ART. 3. — *Loyers de magasin.* — Ce prix est fixé par le contrat passé avec le propriétaire lors du sauvetage, ou par l'administrateur de l'Inscription maritime s'il a dû user de réquisition. Dans ce cas, le prix sera établi d'après la valeur locative qui pourra être fixée par dire d'experts.

ART. 4. — *Frais de surveillance.* — Ces frais sont fixés par l'administrateur de l'Inscription maritime, lequel est chargé de nommer un gardien des objets sauvés et portés en magasin.

Si les créanciers de ces quatre premières catégories contestent le règlement des salaires fait par l'Administration et approuvé par le ministre, c'est au Conseil d'Etat que leurs réclamations doivent être adressées dans le délai de deux mois. (Dép., 8 novembre 1822. Prises.)

De quelque manière que les gens de l'équipage soient employés, ils sont payés des journées par eux employées à sauver les débris et les effets naufragés (art. 261 du C. Com.).

Les soldats employés pour le maintien de l'ordre

n'ont droit à aucun salaire, mais s'ils sont employés à sauver ou à garder les effets naufragés, ils sont payés comme les travailleurs ordinaires. (Art. 31, ord. de 1681.)

ART. 5. — *Frais de justice et d'expertise.* — La quotité des salaires accordés aux experts appelés pour constater l'innavigabilité du navire naufragé, est fixée conformément à l'article 319 du Code de Procédure civile. La rétribution à allouer à ceux qui sont chargés d'estimer les objets est fixée d'après l'article 139 du Code des frais (1). Le nombre des vacations peut être réduit par le juge de paix, si ce nombre lui paraît exagéré. (Art. 162 du tarif.)

Les experts ne peuvent rien réclamer en outre des allocations qui leur auront été concédées, sous quelque prétexte que ce soit, et s'ils ont des frais supplémentaires, ils resteront à leur charge (2). Si les frais à faire pour la nomination d'experts sont susceptibles d'absorber le produit de la vente, l'administrateur de l'Inscription maritime peut se dispenser de recourir à une expertise (3).

ART. 6. — *Frais d'administration.* — Les agents de la Marine et de la Douane n'ont droit à aucune augmentation d'honoraires pour le sauvetage d'un bâtiment naufragé ni pour les opérations qui en sont la suite :

1. Tarif civil, titre XIV, p. 58.

2. Décret du 16 février 1807, art. 159 à 162.

3. Circulaire du 30 mars 1850, *B. off.*, p. 245.

ces soins sont gratuits. Cependant lorsqu'ils ont à s'éloigner de leur résidence il leur est dû des frais de route et de séjour, calculés conformément au décret du 26 juillet 1903 pour la Marine, rendu applicable aux agents des douanes dans le cas de naufrage, par la circulaire du 18 mars 1904.

Les frais de route sont calculés d'après la distance directe de la résidence au point de l'échouement ou de l'emménagement, suivant le cas de sauvetage ou de vente, sans tenir compte des courses intermédiaires. C'est le grade et non la fonction momentanée qui détermine l'importance de l'indemnité (1). Les préposés des douanes, pour prétendre à l'indemnité, doivent passer une revue de présence devant l'administrateur de l'Inscription maritime. (Circulaire, 17 février 1806.) Les officiers des douanes n'y sont pas astreints. (Dép. à Dunkerque, 18 juin 1884.) Chacune des administrations ne peut envoyer qu'un seul chef rétribué au naufrage (2).

La douane peut diriger sur le lieu de naufrage tel nombre de préposés qu'elle juge convenable ; mais il faut distinguer entre les préposés qui assistent au sauvetage comme simples surveillants et ceux qui sont chargés de la garde des effets sauvés ; les premiers n'ont rien à réclamer pour un service qui ne sort pas de leurs fonctions habituelles, et qui, tout entier dans

1. Décret du 12 janvier 1870, art. 53.

2. Décret du 20 floréal an XIII. — Circ., 13 juin 1808. Inv.

les convenances du fisc, n'a rien de commun avec le sauvetage lui-même. Quant aux seconds agissant dans l'intérêt du propriétaire, ils ont droit à une indemnité. Cette dépense étant à la charge des objets sauvés, c'est à l'administrateur de l'Inscription maritime, représentant des intérêts absents, à limiter comme à augmenter le nombre de ces préposés. Il doit cependant s'entendre dès le commencement des opérations avec le chef de la Douane, pour régler et arrêter l'état des préposés à employer (1). Les gendarmes de la marine reçoivent aussi des indemnités pour leurs déplacements.

Lorsque les propriétaires ou leurs fondés de pouvoirs prennent la direction du sauvetage, ils sont tenus de verser à la Caisse des Gens de Mer une provision suffisante pour couvrir les frais de route alloués aux agents des diverses administrations (2).

Si le bâtiment est totalement perdu, les frais de route et de vacation sont payés par le budget de la marine : (Circ., 6 juin 1828). Quel que soit le résultat de la vente, les frais de route et de vacation alloués aux receveurs des Douanes sont à la charge du budget de la marine (3).

ART. 7. — *Frais de vente, papier timbré et enregistrement.* — Les frais de vente comprennent : les frais

1. Circulaire, 12 février 1810. — Dép., 3 mars 1821.

2. Décret, 20 floréal an XIII, art. 6. — Décret du 10 janvier 1870.

3. Décision minist. du 17 juillet 1873. — Circ., 18 mai 1876.
B. off., p. 838.

d'impression et d'apposition des affiches ; les salaires des crieurs à la vente (les agents de la marine employés comme crieurs dans les ventes peuvent recevoir une rémunération. (Cir. 28 nov. 1905, *B. O.*, p. 988) les frais de lotissement des marchandises. Les procès-verbaux de vente établis sur timbre sont soumis à l'enregistrement dans les vingt jours. Ces frais sont avancés par le Trésorier des Invalides (art. 12, arrêté du 17 floréal an IX).

ART. 8. — *Frais divers.* — Celui qui n'étant pas *douanier* aura donné avis du naufrage ou de l'échouement à un agent de la Marine, recevra une indemnité par privilège, sur le produit de la vente des objets sauvés, fixée par l'administrateur de l'inscription maritime. L'express envoyé par le syndic ou le garde maritime prévenir l'administrateur de l'inscription maritime recevra également une indemnité. Le lavage du linge des postes de secours prêté à des naufragés est payé sur le produit de la liquidation.

Les frais occasionnés par les mesures sanitaires incombent au naufrage. L'avance en est faite par l'administration sanitaire (1).

ART. 9. — *Salaires de l'équipage.* — Les salaires de l'équipage sont réglés d'après les conventions et constatés par les rôles de désarmement.

L'article 8 du titre IV livre III de l'ordonnance de

1. Civ. 21 mai 1830, *B. O. R.* p. 2. Décret du 22 février 1876 et 2 avril 1886.

1681, disait : *En cas de prise, bris ou naufrage avec perte entière du vaisseau et des marchandises, les matelots ne pourront prétendre à aucuns loyers, et ne seront néanmoins tenus de restituer ce qui leur aura été avancé.* L'article 9 ajoutait : *Si quelque partie du vaisseau est sauvé, les matelots engagés au voyage ou au mois seront payés de leurs loyers échus sur les débris qu'ils auront sauvés, et s'il n'y a que des marchandises sauvées, les matelots, même ceux engagés au fret, seront payés de leurs loyers par le maître à proportion du fret qu'il recevra, et de quelque manière qu'ils soient loués; ils seront en outre payés des journées par eux employés à sauver les débris du navire.* Le sort des loyers des matelots se trouvait, par suite de ces dispositions, intimement lié à celui du navire et de son chargement. A ce sujet Valin observe que rien n'est mieux établi ; la justice n'y est point blessée et quand il en serait autrement la politique et l'intérêt de la navigation exigeraient nécessairement que cette loi fût maintenue dans toute sa vigueur ». Les articles 258 et 259 du Code de commerce conservaient les règles établies par l'ordonnance de 1681 en ce qui concerne les matelots engagés au mois ou au voyage. L'article 258 a été modifié de la façon suivante par la loi du 12 avril 1885 : article 258 : *En cas de prise, naufrage, ou déclaration d'innavigabilité, les matelots engagés au voyage ou au mois sont payés de leurs loyers jusqu'au jour de la cessation de leurs services, à moins qu'il ne soit prouvé, soit que la*

perte du navire est le résultat de leur faute ou de leur négligence, soit qu'ils n'ont pas fait tout ce qui était en leur pouvoir pour sauver le navire, les passagers et les marchandises ou pour recueillir les débris. Dans ce cas il appartient aux tribunaux de statuer sur la suppression ou la réduction de loyers qu'ils ont encourue. Ils ne sont jamais tenus de rembourser ce qui leur a été avancé sur leurs loyers.

L'article 259 fut abrogé par cette même loi. L'article 260, non modifié, dit en ce qui concerne les matelots engagés au fret : *Les matelots engagés au fret sont payés de leurs loyers seulement sur le fret, à proportion de celui que reçoit le capitaine.* » Ces dispositions sont communes aux officiers et à tous autres gens de l'équipage (art. 272 Code de commerce).

Avant la promulgation de la loi du 12 avril 1885 les marins n'avaient qu'une action réelle sur ce qui restait du navire et sur le fret. La modification introduite par cette loi dans l'article 258 du Code de commerce leur permet de réclamer leurs salaires dans tous les cas jusqu'au jour de la cessation de leurs services, à moins qu'il ne soit prouvé que le naufrage ou le non sauvetage est le résultat de leur faute. Ainsi ont pris fin les contestations et les désaccords de jurisprudence sur la définition du mot voyage au point de vue de l'application de l'article 259 du code de commerce ou des articles 8 et 9 du titre IV, livre III de l'ordonnance de 1681.

Le dernier voyage du navire dont il est question à l'article 191 du Code de commerce doit s'entendre de toute la durée du dernier engagement constaté par le dernier rôle (art. 192 Code commerce).

En cas d'insuffisance, les salaires du dernier voyage seulement sont imputables sur les produits des débris du navire et le montant du fret des marchandises sauvées. Si la liquidation présente un excédent de recettes les salaires des voyages antérieurs sont alors repris sur le produit net. Dans aucun cas l'Etat ne peut être chargé du paiement des salaires échus au moment du sinistre (1).

Pour obtenir le paiement de leurs salaires, les matelots ont un privilège sur le navire et le fret (art. 271 Code commerce). Il peut être invoqué par ceux engagés à la part, parce que leur part est toujours une rémunération des soins de conservation du navire (2). Ce privilège s'étend sur les indemnités d'abordage (3) et sur les indemnités d'assurance dues à l'armateur par suite du naufrage (4).

L'armateur peut se libérer vis-à-vis de ses matelots par l'abandon du navire et du fret. Toutefois cette

1. Dép. Min. du 23 octobre 1824.

2. Jug. du Havre du 31 octobre 1866. *B. off.* p. 350. Jug. de Bordeaux. *B. off.* 1866. I, p. 112.

3. Arrêt Rennes, 26 janvier 1885. *B. off.* p. 581 et Circ. 26 juin 1889. *B. off.* p. 909.

4. Art. 2 loi 19 février 1889 arrêt Cour cassation du 24 juillet 1896 et Circ. 6 août 1896. *B. off.* p. 186.

faculté n'appartient pas à l'armateur qui est en même temps capitaine du navire (art. 216 C. commerce) et on ne peut user de ce droit que si les contrats ont été passés par le capitaine de sa propre autorité, hors du lieu de la résidence de l'armateur (1).

Le fret qui doit être abandonné doit être rapporté brut, sans déduction des mises dehors. Toutefois il n'est dû que le fret du dernier voyage, c'est-à-dire de celui qui a immédiatement précédé l'abandon (cassation 14 janvier 1901), mais il doit comprendre non seulement les sommes à encaisser par l'armateur, mais tout fruit civil acquis par le bâtiment, quand bien même le capitaine, dont l'armateur répond, en aurait fait emploi direct ou l'aurait laissé perdre, ce fait ne pouvant être invoqué contre l'équipage (2).

Il a été décidé dans cet ordre d'idée qu'un armateur devait rapporter à l'équipage la valeur des produits de pêche qui avaient péri avec le navire, après une escale d'où le bâtiment avait relevé par ordre de cet armateur. L'abandon ne saurait être opposé au capitaine qui est engagé par l'armateur (3).

La réclamation des salaires est prescrite par un an

1. Circ. 27 sept. 1859 ; 13 mars 1863 ; 17 sept. 1874 ; Jug. Rouen 1873 *B. off.*, 1874, p. 282.

2. Rennes, 7 décembre 1860. *B. off.* p. 530. Arrêt Rennes, 30 juillet 1878 *B. off.*, p. 738.

3. Ing. Tribunal commerce de Dunkerque, 8 sept. 1869, confirmé en appel. Arrêt Rouen *B. off.*, 1866, p. 118.

et un jour à partir de la date à laquelle la nouvelle du naufrage est venue à la connaissance de l'Administration (1) afin de sauvegarder les droits des matelots, l'Administrateur de l'Inscription maritime doit former, à titre conservatoire, opposition au paiement de l'indemnité d'assurance, à moins que l'armateur, reconnu solvable, ne consente à signer un engagement personnel. Ces oppositions peuvent être faites par lettre missive (2).

Le privilège sur le fret s'exercera au moyen d'une saisie-arrêt faite par les matelots entre les mains du débiteur du fret ; ainsi ils seront payés sur ce fret par préférence à tous les autres créanciers. Si le fret a été touché par le propriétaire du navire, la saisie-arrêt étant impossible, le privilège ne peut plus être invoqué. Cette solution a été consacrée par un arrêt de la Cour de cassation du 25 avril 1888. Dans bien des cas l'opposition des matelots arrivera en retard, et par suite ils ne pourront bénéficier de leur privilège. Pour remédier à cet inconvénient, un projet de loi de 1867, voulait, au cas où le privilège sur le navire et le fret ne garantissait pas suffisamment les gens de mer, leur assurer un privilège sur la généralité des meubles de l'armateur jusqu'à concurrence des frais encaissés. Un nouveau projet de loi déposé par le gouvernement le

1. Circ. 12 nov. 1866 *B. off.*, p. 521 et du 23 juin 1873 *B. off.*, p. 890.

2. Circ. des 6 août 1896 et 26 juin 1905 *B. off.*, p. 685.

11 juin 1892, a repris l'idée contenue dans le projet de 1867, et il serait désirable de le voir aboutir.

Pour obvier aux inconvénients d'une pareille règle, l'administrateur de l'inscription maritime, doit, aussitôt la nouvelle du naufrage s'opposer au nom de l'équipage au paiement du fret, si le navire ne paraît pas un gage suffisant et s'il y a des doutes sur la solvabilité de l'armateur. Nous remarquerons que le privilège ou l'action sur le fret ne peut périliter quand l'armateur est solvable, car alors, qu'il ait ou non encaissé ce fret il en répond et doit le rapporter, et l'équipage ne perd son privilège que lorsque le fret perçu se trouve confondu avec l'actif de son débiteur failli. Ajoutons enfin que les droits des matelots sont renforcés par le privilège qu'ils peuvent exercer sur la prime d'assurance.

ART. 10. — *Frais de nourriture, de logement, d'habillement et de conduite de l'équipage.* — Il est accordé aux marins naufragés les secours qui peuvent leur être nécessaires pour la nourriture, le logement, les vêtements, de manière à les mettre convenablement en état de rejoindre leurs quartiers respectifs. Toutefois ces dépenses doivent être faites avec une sage économie et toujours justifiées par des factures. Dans la distribution de ces secours, les convenances aussi bien que l'intérêt de la discipline exigent qu'il soit établi une différence entre le capitaine et l'équipage (1).

1. Circulaire 2 décembre 1834.

Les frais de subsistance, logement, vêtements sont imputables sur le produit du naufrage et le fret des marchandises sauvées. En cas d'insuffisance d'actif, ces frais, en ce qui concerne les frais de subsistance, restent à la charge du Trésor. Il en était de même en ce qui concerne les effets délivrés en nature, jusqu'à l'instruction récente du 20 octobre 1907, modifiant celle du 20 avril 1906 et concernant l'application de la loi du 29 décembre 1905 sur la Caisse de Prévoyance (paragraphe 181).

Aux termes de l'instruction du 20 avril 1906, des secours en argent, allant suivant le grade de 150 francs à 400 francs (paragraphe 174 et suivants) sont accordés aux marins naufragés en compensation des pertes d'effets qu'ils ont pu subir. Ces allocations peuvent être réduites dans le cas de perte partielle des effets, et lorsque le navire naufragé était armé au bornage, au pilotage ou à la pêche. Si des effets en nature ont été délivrés à des marins naufragés en conformité de l'article 5 du décret du 22 septembre 1891, le secours pour perte d'effets est diminué d'une somme égale à la valeur des effets fournis. La valeur des effets délivrés est ainsi retenue par la Caisse de Prévoyance, qui, en cas d'insuffisance d'actif dans la liquidation du naufrage, devra rembourser cette somme au service qui en aura fait l'avance (1).

1. Instruction, 20 octobre 1907, § 181 *in fine*.

Frais de conduite. — La conduite consiste dans le renvoi des matelots du lieu du naufrage dans leurs quartiers d'inscription.

Le droit du matelot à la conduite pour se rendre dans son quartier était autrefois considéré comme d'ordre public aussi bien que le droit au rapatriement (1), et l'homme ne pouvait pas, par avance, y renoncer. A partir de 1862, la conduite fut replacée dans le droit commun de toutes les obligations civiles (2) et les dispositions qui la règlent (3) n'ont plus d'effet que comme convention légale valable jusqu'à convention particulière *contraire*. — Mention doit être faite au rôle d'équipage si l'équipage renonce ou non à la conduite. — La conduite est payée d'avance et calculée d'après les tarifs de chemin de fer et de voiture, avec addition de la somme nécessaire pour vivre en route suivant les indications contenues dans l'article 14 du décret du 22 septembre 1891.

Dans le cas où le matelot n'a pas renoncé à la conduite, les frais sont remboursés par le produit du naufrage, et s'il n'y a pas aliment suffisant ces frais restent à la charge du Trésor.

Si les marins ont renoncé à la conduite, et si le produit du naufrage ne couvre pas ces frais, ils sont supportés par le marin qui devra les rembourser.

1. Arrêté du 5 germinal an XII ; décret 4 mars 1852.

2. Décision impériale du 22 mars 1862, B. O., p. 242.

3. Décret 22 septembre 1891, art. 13.

L'avance des frais de conduite est faite par la caisse des Invalides (comptes avances à la marine). La liquidation doit toujours indiquer si les intéressés avaient ou non renoncé à la conduite (1). Les frais de *sépulture* des marins morts dans un naufrage doivent aussi être à la charge du produit du sauvetage (2) ; s'il y a insuffisance d'actif, ces frais sont supportés par le Trésor.

c) *Balance de l'actif et du passif. Liquidation.* — Toutes les dépenses et recettes se rapportant à un naufrage sont réunies dans un état spécial de liquidation, dans l'ordre que nous avons indiqué en les énumérant. Les sommes concernant le navire et la cargaison sont portées dans deux colonnes distinctes. Les dépenses et recettes sont totalisées, et l'état se termine par une balance faisant ressortir pour le navire et la cargaison l'excédent, soit des recettes, soit des dépenses. La liquidation doit en principe faire ressortir un excédent de recettes, puisque le sauvetage étant effectué dans l'intérêt des propriétaires absents, il est prescrit à l'administrateur de l'inscription maritime de ne pas l'entreprendre que lorsqu'il est à prévoir que la liquidation se soldera par un excédent de recettes. D'autre part les dépenses qui ne sont pas couvertes par les recettes effectuées à l'occasion du naufrage restent à la charge du Trésor, d'où résulte un intérêt pour l'Etat lui-

1. Circ. 12 octobre 1904, B. O. p. 986.

2. Circ. 22 août 1904, B. O. p. 746.

même à ce qu'un sauvetage ne soit pas entrepris lorsqu'il doit entraîner des frais qui seront à sa charge. Aussi un excédent de dépenses, s'il avait une autre origine que les dépenses relatives à l'équipage (salaires conduite, nourriture, etc...) accuserait une gestion inhabile ou exceptionnellement malheureuse, et l'administrateur de l'inscription maritime en serait responsable devant le ministre auquel il aurait à fournir des explications sur sa conduite. C'est à l'administrateur de l'inscription maritime, chargé de tout ce qui concerne les naufrages, que revient le soin d'établir la liquidation (1).

Si plusieurs propriétaires sont intéressés à la liquidation, la cargaison étant formée de plusieurs lots appartenant à divers propriétaires, il est établi une sous-liquidation pour la répartition des frais entre les différents intéressés. Cette répartition a lieu au marc le franc des prix de vente pour les choses vendues, et des prix d'estimation pour celles remises en nature. Cette estimation est faite par des experts désignés par le tribunal de commerce. Elle peut aussi être faite d'après les contrats d'assurance, les prix courants ou les factures d'achat (2). Dans la liquidation il faut avoir bien soin de distinguer les frais généraux à répartir entre tous les objets sauvés, et les frais spéciaux à certains objets (expertises, bonifications, etc.)

1. Arrêté du 17 floréal an IX.

2. Circ. 30 mars 1850 B. *off.*, p. 245.

Quand le sauvetage d'un navire n'a donné aucun produit, il n'y a pas lieu d'établir une liquidation (1).

L'état de liquidation forme le compte de l'administrateur de l'inscription maritime gérant du sauvetage. Il est adressé, pour vérification, au chef du bureau central du sous-arrondissement, accompagné des pièces justificatives des dépenses et recettes. Ces pièces sont : les procès-verbaux de reconnaissance d'épaves, les procès-verbaux de bonification, les pièces d'expertises, la demande de vente, les procès-verbaux de vente, les factures, mémoires, états nominatifs de dépenses... Les mémoires ou factures dont le montant s'élève au-dessus de *dix* francs doivent être établis sur timbre (2). L'administrateur de l'inscription maritime appose son visa sur les mémoires et factures, et arrête les états nominatifs.

Lorsque la liquidation est revenue approuvée par le chef du service, le chef du quartier établit deux autres expéditions qui sont visées par le bureau central, le contrôle, le chef du service, puis soumises à l'approbation du ministre. L'une des expéditions sera conservée au ministère, l'autre au Bureau central, et la troisième renvoyée au quartier qui l'aura établie, pour exécution.

La responsabilité de l'administrateur de l'inscription

1. Circulaire, 20 novembre 1893. B. O. p. 721.

2. Circulaire, 23 mars 1864. B. O. p. 367. Règlement du 14 janvier 1869, art. 152.

maritime est dégagée lorsque la liquidation a été revêtue de l'homologation ministérielle (1).

Avant de passer à l'exécution d'une liquidation, l'administrateur de l'inscription maritime doit, si les propriétaires des objets sont connus, leur notifier la liquidation et s'assurer de leur acceptation par écrit. S'ils s'y refusent, l'exécution de la liquidation doit être suspendue pendant deux mois, délai accordé aux intéressés pour se pourvoir en Conseil d'Etat contre le ministre, les tribunaux ordinaires étant incompétent en ces matières (2). Si les intéressés le demandent les pièces justificatives de la liquidation leur sont communiquées.

Enfin si quelque partie intéressée estime que la répartition des frais est inexacte, elle doit s'adresser au tribunal de commerce qui a qualité pour prendre une décision à ce sujet, car il s'agit en somme d'une contestation entre particuliers, qui sont en l'espèce les différents intéressés à la liquidation entre lesquels la répartition des frais a été faite.

S'il y a lieu, la répartition est modifiée conformément à la décision du tribunal, et après paiement de ces frais l'administrateur de l'inscription maritime accorde mainlevée du produit net de la liquidation (3).

1. Circulaire du 25 avril 1833.

2. Arrêt Cour de cassation du 19 novembre 1883. *B. O.* de 1884, p. 50.

3. Circulaire du 30 juin 1820.

Apurement de la liquidation

- 1^o Paiement des frais ;
- 2^o Remise du net produit aux propriétaires ;
- 3^o Destination des produits non réclamés.

1^o *Paiement des frais.* — En principe, aucune dépense afférente au naufrage ne peut être acquittée qu'après approbation de la liquidation par le ministre. Nous avons vu que cependant les salaires des ouvriers employés au sauvetage sont payés à l'aide du produit des marchandises les plus périssables vendues au bout d'un mois.

Il n'est pas même nécessaire d'attendre ce délai, et la caisse des Invalides peut faire l'avance de la somme nécessaire pour assurer le paiement des salaires des ouvriers (1).

On paie aussi dès que le droit et la faculté d'imputation sur les produits sont parfaitement constatés : 1^o les gages de l'équipage ; 2^o les excédents de recette, s'ils ont quelque importance et si les ayants droit donnent toutes les garanties que l'affaire comporte (2). Mais à part ces exceptions les dépenses relatives au naufrage ne sont payées qu'après approbation de la liquidation par le ministre. Les *dépenses* ne doivent être soldées

1. Circulaire, 6 juin 1861, B. off., p. 405.

2. Circulaire, 18 mai 1883, 729.

que sur présentation de factures, mémoires ou quittances.

Le paiement des frais a lieu sur mandats de l'Administrateur de l'inscription maritime imputables sur les produits de vente déposés à la caisse des Gens de mer (1). Il ne doit être fait qu'aux parties elles-mêmes ou à leurs fondés de pouvoirs ; ni les administrateurs de l'inscription maritime, ni les agents de la marine ne peuvent s'en faire remettre le montant pour opérer la distribution.

Des procurations peuvent être données soit par acte public, soit par acte sous seing privé. Elles doivent être sur timbre. La signature doit être légalisée par le maire sauf lorsque le paiement a lieu dans la commune (2). Les ouvriers peuvent donner procuration devant le syndic (3).

L'Administration de la marine peut recevoir les déclarations tenant lieu de procurations des personnes étrangères à la marine, en ce qui concerne les paiements relatifs aux travaux de sauvetage, lorsque la somme à toucher est inférieure à 150 francs (4).

Les sommes revenant aux agents des Douanes sont payées au receveur principal sur état nominatif des

1. Règlement du 17 juillet 1816, art. 36. Circulaire du 29 novembre 1823.

2. Articles 107 et 108, inst., 19 décembre 1859.

3. Circulaire, 13 juillet 1880. *B. off.*, p. 114.

4. Circulaire, 15 juillet 1880. *B. off.*, p. 114.

parties prenantes, et sont exonérées du timbre-quittance (1).

Les frais de timbre et d'enregistrement sont avancés par le trésorier des Invalides (2).

Les frais de conduite payés des fonds du budget aux marins pour retourner dans leurs quartiers sont reversés au Trésor (3). Ces mêmes frais, lorsqu'ils ont été avancés par la Caisse des Invalides, sont classés au compte accessoire : *Dépenses à régulariser*, que l'on crédite par le débit de la Caisse des Gens de Mer au moment de la régularisation.

Le paiement des frais d'administration et de surveillance dits frais de justice, ne peut être exigé avant un an et un jour, à moins que, durant ce délai, les objets sauvés n'aient été vendus ou réclamés. (Déclaration du 10 janvier 1770, art. 24.)

Les décomptes de solde ou journées de travail dus aux marins naufragés rentrés dans leurs quartiers sont transmis par mandats émis par l'administrateur de l'Inscription maritime du port liquidateur. (Décret du 17 novembre 1885. — Inst., 15 décembre 1885. — Décret, 30 novembre 1887. — Inst., 27 décembre 1887.)

Les frais de magasinage ne doivent être payés à ceux qui sont locataires que sur la présentation d'un bail

1. Circulaire, 5 avril 1877. *B. off.*, p. 430. — Circulaire, 27 février 1844.

2. Art. 12, arrêté du 17 floréal an IX.

3. Règlement du 14 janvier 1869, art. 155.

clair et précis ou, à défaut, que sur des pouvoirs spéciaux émanés du propriétaire. (Circ., 14 avril 1821. *Ann. Maritimes*, 1835, p. 25.)

Les dépenses se priment dans l'ordre suivant :

1^o Frais de sauvetage proprement dits, c'est-à-dire toutes les dépenses faites pour sauver le matériel ;

2^o Frais de justice ;

3^o Les salaires de l'équipage qui ne sont payés qu'après complet acquittement des frais de sauvetage ;

4^o Les frais de nourriture, habillement, logement, rapatriement et conduite de l'équipage.

2^o *Païement du net-produit*. — Toutes les dépenses soldées, si la liquidation laisse un excédent de recettes, cet excédent constituera le net-produit.

Ce net-produit est versé aux propriétaires des objets naufragés qui doivent en demander mainlevée, en fournissant à l'appui de leur demande toutes justifications de leurs droits, lesquelles sont les mêmes que celles exigées pour obtenir mainlevée des objets en nature et dont nous avons déjà parlé. En ce qui concerne le net-produit d'un navire français, les titres de propriété doivent être complétés par un état hypothécaire du navire, soit négatif, soit appuyé de la mainlevée des inscriptions, s'il est possible (1).

Cette demande de main-levée, établie sur timbre, est transmise avec l'avis de l'Administrateur de l'Ins-

1. Circulaire, 15 juillet 1878. *B. off.*, p. 53.

cription maritime, du Chef du Bureau central et du Contrôle, au chef du service du sous-arrondissement qui prend une décision de main-levée en vertu de laquelle le propriétaire obtient le net produit qui lui revient.

Si les propriétaires de la cargaison ne réclament pas simultanément leurs nets-produits, on exige d'eux, à mesure qu'ils se présentent, l'engagement écrit de répondre aux actions auxquelles la répartition pourrait donner lieu.

Lorsque la remise d'un net-produit est faite à un *Consul* autorisé à le percevoir en vertu d'une convention internationale, le mandat de paiement est appuyé de la demande de l'agent et de la décision de main-levée. Dans le cas contraire, s'il n'y a pas de convention à ce sujet, le Consul obtient la délivrance du net-produit toutes les fois que nos consuls obtiennent en fait la même faveur dans le pays qu'ils représentent.

3° *Destination des produits non-réclamés.* — Les sommes provenant d'un naufrage restent pendant trente ans en dépôt à la Caisse des gens de mer, à la disposition des ayants droit. Au bout de trente ans, les sommes non réclamées sont versées à la Caisse des Invalides qui en devient propriétaire (1).

1. Articles 1 et 4, décret du 17 novembre 1885, art. 5 et 6, décret du 30 novembre 1887. Décret 24 septembre 1897.

CHAPITRE II

NAUFRAGES ABSOLUS. — NAVIRES ET CARGAISONS ENGLOUTIS PRÈS DES COTES OU DANS LES RADES OU PASSES

Les navires complètement sombrés, sans laisser de signe apparent, ont une législation différente des autres. Ces navires retenus au fond de l'eau par le poids de leur chargement ou toute autre cause, ne peuvent être retirés qu'à la suite de dépenses assez considérables, devant lesquelles les propriétaires reculent souvent, l'issue des travaux étant douteuse, et les sinistres ne les encourageant pas à de nouvelles dépenses. Ces navires sont pourtant un danger pour la navigation s'ils ont sombré près des côtes, dans les ports, rades ou passes. Les objets qui sont à bord sont des richesses perdues. L'Administration de la Marine a un double intérêt à s'occuper du renflouement ou du sauvetage de la cargaison de ces navires : 1^o sûreté de la navigation ; 2^o intérêt de la Caisse des Invalides qui bénéficiera de ces naufrages dans certains cas.

L'ordonnance de 1681 n'établissait pas une réglemen-

tation spéciale pour cette sorte de naufrage. Ce fut la déclaration du Roi du 15 juin 1735 qui vint la régir et une instruction du 20 avril 1841 compléta les règles à suivre.

Pour étudier la question nous devons distinguer plusieurs cas.

1° Si le bâtiment ne forme pas écueil actuel et que l'extraction ne puisse en être rémunératrice, le bâtiment est laissé dans sa souille, jusqu'à ce que les propriétaires se chargent eux-mêmes du sauvetage ;

2° Si le bâtiment ne forme pas écueil actuel et que l'opération d'extraction promette de laisser un certain bénéfice, la procédure suivante doit être suivie :

Les propriétaires ou intéressés au bâtiment et aux marchandises doivent faire à l'administrateur de l'Inscription maritime du quartier dans lequel le naufrage sera arrivé, une déclaration qu'ils entendent relever le navire.

Cette déclaration doit être faite dans un délai de deux mois. Il courait, selon la déclaration de 1735, de la nouvelle du naufrage. Aujourd'hui, et conformément à l'instruction du 20 avril 1841, l'administrateur de l'Inscription maritime, lorsqu'un semblable naufrage a eu lieu, doit faire une enquête approfondie sur la nationalité du navire, sur le navire lui-même, sa cargaison, ses propriétaires, la situation dans laquelle il se trouve, sur le succès d'une tentative de sauvetage, les dépenses qu'elle pourrait entraîner, les inconvénients que peut présenter

l'épave relativement à la navigation. Il rédige ensuite un procès-verbal d'enquête et l'adresse à son chef de service. Après avoir reçu des ordres de l'autorité supérieure, l'administrateur de l'Inscription maritime fait parvenir aux intéressés une lettre officielle dans laquelle il les met en demeure de s'expliquer sur leurs intentions en leur rappelant la déclaration de 1735 et en leur indiquant que, faute par eux de faire, dans les deux mois de la réception de la lettre, la déclaration de leur intention de procéder au relèvement, l'Administration de la Marine aura le droit et remplira le devoir de faire procéder aux mesures exigées par la sûreté de la navigation et par l'intérêt général du commerce.

Si dans les deux mois de la réception de la lettre officielle, ou dans les deux mois du naufrage, lorsqu'ils sont inconnus, les intéressés n'ont pas fait au bureau de l'Inscription maritime la déclaration qu'ils entendent procéder au renflouement de leur navire, ils sont déchus de leur droit de propriété.

Mais ils peuvent faire cette déclaration ; alors un second délai commence à courir ; ce second délai est de six mois, pendant lequel les intéressés devront avoir commencé les travaux de renflouement, sinon, à l'expiration de ce délai, il y aura déchéance.

La déchéance, dans l'un et l'autre cas, est prononcée par le Conseil d'administration du port et notifiée à l'administrateur de l'Inscription maritime.

Lorsque les travaux de renflouement présenteront

quelque chance de succès, la déchéance étant prononcée, un traité sera passé, après appel à la concurrence, pour l'extraction du bâtiment naufragé. L'entrepreneur qui, sur le gain total de l'entreprise, aura laissé la plus grande part, la remise la plus forte à la Caisse des Invalides, et se sera engagé à terminer les travaux dans le plus bref délai, sera déclaré adjudicataire. Les objets sauvés deviennent la propriété entière du sauveteur. L'ordonnance de 1735 réservait un droit de 1/10 au roi et de 1/10 à l'amiral et pour la perception de ces 2/10, elle voulait qu'il y eût à bord du sauveteur, un écrivain faisant un inventaire exact des choses sauvées, et que les objets sauvés soient vendus par l'administrateur de l'Inscription maritime.

Aujourd'hui et conformément à l'instruction de 1844, l'administrateur de l'Inscription maritime doit exercer une surveillance constante sur la marche du travail, et s'assurer, à l'aide des syndics et gardes et aussi des agents des douanes, si les adjudicataires se conforment aux obligations qu'ils ont contractées. Il peut, s'il le juge utile, attacher un employé qui suivra toutes les opérations. Il devra tenir le chef du service au courant de la marche des opérations. Les entrepreneurs qui paraîtront dévier du traité devront être appelés à s'expliquer. Le Conseil d'administration du port sera avisé des incidents, et s'il estime qu'il y a lieu de prononcer la résiliation du traité et la saisie du cautionnement, il devra en être référé au ministre.

Lorsque l'opération régulièrement conduite sera terminée, l'administrateur de l'Inscription maritime rédigera un rapport résumant les résultats obtenus, et le cautionnement sera rendu à l'entrepreneur ayant rempli son obligation.

Le sauveteur-entrepreneur remettra une note exacte et détaillée des objets sauvés, le lieu de leur dépôt. La valeur des objets sauvés sera déterminée par expertise contradictoire, soit par une vente publique. Un cautionnement fixé, d'après les termes du contrat, devra être versé à la Caisse des Invalides, avant le commencement des opérations, et dès la passation du contrat. Ce cautionnement, servant de garantie, sera saisi en totalité ou partie selon les cas.

L'entrepreneur devra s'engager à verser à la Caisse des Invalides au moins 2/10 de la valeur des objets sauvés.

3° Si le bâtiment forme un écueil actuel à la navigation, dans un *port*, *rade* ou *passe*, et qu'il y ait intérêt à le faire disparaître, c'est au service du port qu'il appartient de prendre des mesures à ce sujet. Dans un pareil cas, l'officier de port déclare par écrit à l'administrateur de l'Inscription maritime que le navire est un danger ou un obstacle pour la navigation, et procède, sous l'autorité des ingénieurs des Ponts et Chaussées aux mises en demeure et travaux utiles pour enlever cet obstacle.

Les débris du navire et de la cargaison doivent, dans

ce cas, être remis à l'autorité maritime qui procédera à leur vente et à leur liquidation qui comprendra les dépenses effectuées pour leur extraction. Le remboursement des dépenses des Ponts et Chaussées se fait à Paris par mandats sur la Caisse des Gens de Mer. Le produit net appartient, en cas de non-réclamation dans les trente ans, à la Caisse des Invalides de la Marine (1).

Le propriétaire d'un navire naufragé, dans un *port*, *rade* ou *passé* peut se libérer même envers l'Etat de toute dépense d'extraction ainsi que de tous dommages-intérêts par l'abandon du navire et du fret des marchandises qui seront sauvées. La même faculté est accordée au capitaine qui est propriétaire ou copropriétaire du navire, à moins que l'accident ne soit le résultat de sa faute (2).

4° Si le bâtiment forme un écueil par les navires en dehors des ports, rades ou passes, dans la mer territoriale, il appartient à l'administration de la marine de prendre les mesures utiles pour son enlèvement. Elle met d'abord le propriétaire en demeure d'avoir à supprimer l'obstacle, et si celui-ci n'agit pas dans les délais déterminés (2 mois ou 6 mois selon les cas) l'administration maritime opère par ses propres moyens, et généralement avec le concours de torpilleurs. C'est ainsi que plusieurs épaves ont été supprimées par la marine en 1897 et 1898 dans les environs de Dunkerque.

1. Circ., 7 juin 1892. *B. off.*, p. 593. — Circ., 6 avril 1898. *B. off.*, p. 479.

2. Art. 216 du Code de commerce complété par la loi du 12 avril 1885.

CHAPITRE III

SAUVETAGE D'UN NAVIRE EN MER

Sur le rivage, il ne saurait y avoir de difficulté, et l'Etat est incontestablement administrateur et propriétaire éventuel des biens sans maître qui gisent sur son domaine. Dans l'intérêt des propriétaires absents, comme dans l'intérêt éventuel de la caisse domaniale des Invalides, l'Etat gère les naufrages selon les règles que nous avons indiquées.

La mer territoriale étant, en droit international, un appendice conventionnel du territoire, l'épave qui y est recueillie doit être régie par la loi du pays adjacent, ainsi que tous les actes accomplis sur cette mer.

Il est vrai que les États, ayant des moyens d'action insuffisants pour exercer une police efficace sur la mer territoriale, ne peuvent empêcher la violation et la fraude. Mais cependant ce droit est certain, et s'il était prouvé qu'une épave, recueillie en mer territoriale française, était conduite en pays étranger, notre gouvernement serait en droit de réclamer cette épave.

L'article 13, du traité de commerce et de navigation

avec le Japon (*B. off.*, 1900, 1^{er} sem., p. 390) contient la reconnaissance réciproque de la théorie que les opérations du sauvetage doivent être régies par la loi du pays adjacent.

En mer libre. — En mer libre, nulle puissance ne peut prétendre à un droit de souveraineté, et lors d'un sauvetage accompli en pleine mer une question délicate de juridiction et de droit se pose.

Quelle sera la législation qui s'appliquera dans un pareil cas ? Sera-ce celle du propriétaire de l'effet sauvé, celle du premier port d'escale où l'épave est amenée, ou bien celle du pavillon du navire sauveteur ?

Nous écartons tout d'abord la loi du propriétaire d'un navire abandonné. La situation de celui-ci est subordonnée, car il a abandonné sa chose hors de chez lui et sur un territoire où l'occupant ne relève que de sa propre loi.

Doit-on observer la loi territoriale du port dans lequel le navire épave aura été conduit, parce que le sauvetage n'a été complet que du jour de la mise en sûreté de l'épave, c'est-à-dire du jour de l'arrivée au port d'escale ? Nous ne le croyons pas, car il ne s'agit pas ici d'une question de police, intéressant le port d'escale, mais d'un conflit d'intérêts né en mer libre, entre tiers. Le quasi-contrat qu'a fait naître le sauvetage entre le sauveteur, le sauveté et le domaine, s'est formé sous le pavillon du sauveteur et par son fait ; on ne voit pas dès lors quelle autre loi que la sienne aurait autorité

pour fixer les droits de chaque intéressé ni à quel titre le pays d'escale interviendrait.

En mer libre, les individus sont, à l'égard de leurs concitoyens, dans les mêmes conditions que sur leur propre territoire, et, à l'égard des étrangers, comme sur un terrain neutre. On y est chez soi pour ce qu'on y fait et pour ce qu'on y recueille. Ce qu'on y abandonne est laissé hors de chez soi, et il ne peut y avoir déro-gation à cette règle qu'en cas de convention interna-tionale contraire (1). Dalloz fait remarquer « que la mise en sûreté n'est qu'une condition du droit et que dès lors que cette condition est réalisée le droit remonte avec un caractère définitif au moment où il a pris naissance ». Le droit acquis par l'inventeur est un droit conditionnel, subordonné à cette condition que le sauvetage fut mené à bonne fin, et il est plus logique de préférer le droit initial au droit définitif ; la condi-tion, une fois remplie, rétroagit jusqu'au moment où le droit à pris naissance.

Si l'on admettait que la législation du port d'escale régit le droit du sauveteur, les navigateurs, qui trouve-raient en mer un navire épave, se dirigeraient immé-diatement sur le pays où la loi leur serait le plus favo-rable, par exemple en Belgique, où la déshérence, en cas de non-réclamation, est attribuée au sauveteur qui reçoit la totalité de l'épave.

1. D. 1884. I. 218, au sujet d'un arrêt de Cassation du 6 mai 1884.

Nous concluons donc à ce sujet que dans le cas d'un sauvetage en mer libre, la loi du pavillon du navire sauveteur s'applique quant au règlement *des droits et à la juridiction*.

Quelles sont les règles établies par la législation française dans le cas du sauvetage d'un navire en mer libre ?

L'article 27, livre IV, titre IX de l'ordonnance de 1681 dit à ce sujet : *Si toutefois les effets naufragés ont été trouvés en pleine mer ou tirés de son fond, la troisième partie en sera délivrée incessamment et sans frais, en espèces ou en deniers à ceux qui les auront sauvés ; et les deux autres tiers seront déposés pour être rendus aux propriétaires s'ils les réclament dans le temps ci-dessus (an et jour) après lequel ils seront partagés également entre nous et l'amiral, les frais de justice préalablement pris sur les deux tiers.*

Cet article règle encore de nos jours le sauvetage des navires en mer. Toutefois une déclaration royale du 15 juin 1735 est venue établir des règles spéciales en ce qui concerne les navires ayant sombré en pleine mer, et la règle de l'an et jour est remplacée par le délai de trente ans, pour les deux tiers revenant à la Caisse des Invalides, laquelle a été subrogée aux droits du roi et de l'amiral.

Nous n'examinerons ici que la question du navire trouvé épave en pleine mer. Pour que l'article 27 trouve son application, il faut que le navire soit trouvé en

pleine mer, qu'il soit naufragé ou abandonné, et qu'enfin il soit conduit à un port de refuge et mis en lieu sûr.

Examinons successivement ces quatre conditions :

1° Le navire doit être trouvé. La rencontre doit être fortuite et de pur hasard. C'est ainsi que ne remplirait pas les conditions le sauveteur qui, à la suite d'une indication donnée sur la situation d'un navire naufragé, sortirait dans le but de le ramener, sachant qu'à tel endroit par tel degré de latitude et de longitude il doit trouver un navire naufragé récemment ou rencontré par un autre navire qui l'aura signalé. Dans ce dernier cas il n'y a pas rencontre fortuite, et l'article 27 ne s'applique pas (1).

« 2° Le navire trouvé doit être naufragé ou abandonné sans esprit de retour.

Naufragé non pas dans le sens de détruit au point qu'il n'en reste plus que des débris surnageant, mais aussi lorsqu'« il flotte avec de graves avaries, la cale pleine d'eau, et ne se soutenant que grâce à la nature de sa cargaison » (2). C'est le navire devenu innavigable et que son équipage a dû abandonner par suite du manque de sécurité.

Le navire peut être *abandonné* sans naufrage, par suite du manque d'observation, de science ou de cou-

1. Arrêt de la Cour de Rennes du 13 février 1900. Affaire du vapeur suédois *Norpol*. *Revue internationale de droit maritime*, 1899-1900, p. 748.

2. Arrêt de la Cour d'Aix du 22 mars 1868. D. 2. 78.

rage du capitaine et des hommes. Dans un pareil cas il y a un abandon correspondant à un naufrage (1). « Il n'est pas douteux, dit Beaussant (t. XI, p. 81) qu'un navire qui n'est pas naufragé, mais qui est trouvé en pleine mer, abandonné, sans maître, sans direction, voué à un naufrage inévitable, et qui est sauvé, ne soit de même condition que le navire naufragé, quelle que soit la cause de cet abandon, panique du capitaine, échouement, crainte des ennemis. » C'est d'ailleurs également l'opinion de la jurisprudence et un arrêt de la Cour d'Aix du 27 février 1817 a définitivement jugé la question : « Considérant, dit cet arrêt, qu'il ne peut y avoir d'analogie plus complète que celle qui existe entre un naufrage et un abandon, que dans les deux cas il y a perte absolue pour les propriétaires de la chose naufragée ou abandonnée ; ... qu'il est évident que le navire abandonné par son équipage est totalement perdu pour ses armateurs, si des étrangers ne viennent l'arracher aux dangers de la mer... »

Dans quel cas doit-on considérer le navire comme *abandonné* ? Un édit de l'année 1226 du roi Henri III d'Angleterre considérait comme n'étant pas abandonné un navire sur lequel restait un être vivant quelconque, même un animal (*cattus, canis, vel gallus vivens*). Il est de règle aujourd'hui de considérer un navire comme abandonné lorsqu'il a échappé d'une façon complète et

1. Valin, t. II, p. 636.

définitive à l'action de son équipage. Ainsi le navire est considéré comme abandonné quand on ne voit plus à son bord que des cadavres ou des hommes devenus tout à fait incapables de tenter le moindre effort (1). Il en est de même, lorsque, par suite de l'insuffisance des embarcations, ou à raison de la précipitation de la fuite, ou par lâcheté, des malades ou quelque personne de l'équipage a été laissée à bord. Il n'y aura pas abandon quand un seul homme est resté à bord, luttant encore pour la conservation du bateau et son propre salut (2) ; lorsque le navire a été simplement remorqué, même dans des conditions difficiles et dangereuses, alors qu'il avait à son bord son capitaine et ses matelots (3). De même le navire doit être abandonné définitivement, et il n'y aurait pas sauvetage dans le cas où le capitaine n'a quitté son bord que momentanément, en ne perdant pas de vue son vaisseau, et avec espoir plausible d'y revenir bientôt (4).

Dans tous ces cas il n'y a plus sauvetage, mais *assistance*, c'est-à-dire secours donné à un navire en détresse, et le sauveteur n'a droit qu'à une rémunération suivant le travail fait, les risques courus, le service rendu, et il ne pourrait prétendre à l'indemnité du tiers.

Dans le cas de sauvetage, il y a sinistre accompli ;

1. Arrêt de la Cour de Rouen du 2 décembre 1840.

2. Arrêt de la Cour de Rennes du 23 mai 1867. D. 1870. 2. 77.

3. Arrêt de la Cour de Rouen du 4 juillet 1871. D. 1872. 2. 115.

4. Arrêt de la Cour d'Aix du 23 mai 1868.

dans le cas d'assistance il y a danger de sinistre imminent.

3° *Le navire doit être trouvé en pleine mer.* — Un navire naufragé ou abandonné se trouve en pleine mer lorsque, au moment où un autre navire le rencontre, il ne pouvait, à raison de l'état de la mer et du temps, espérer un secours venant du rivage, à quelque distance qu'il en fût. Un jugement du tribunal de La Rochelle, confirmé par un arrêt de la Cour de Poitiers de 1806, a établi qu'un navire échoué sur un rocher situé à une lieue environ de l'île d'Aix, renfloué et conduit à bon port, donnait droit à l'indemnité du tiers au sauveteur. Un arrêt de la Cour de Rennes du 13 février 1900 (affaire du vapeur suédois *Norpol*) a décidé qu'on doit considérer comme étant en pleine mer, au sens de l'ordonnance de 1681, le navire qui ne pouvait recevoir d'assistance du rivage et a été secouru par un navire venant du large. C'est ainsi qu'est censé avoir été trouvé en pleine mer le navire abandonné qui est rencontré à plusieurs milles des côtes et qui, battu par une mer furieuse, et au milieu de la brume, avait fait des signaux de détresse restés inaperçus aussi bien des sémaphores que de tous les points de la côte et ne pouvait dès lors attendre aucun secours du rivage. De nombreux jugements dans le même sens ont été rendus par divers tribunaux.

Nous concluons avec Beaussant (t. II, p. 35). « Il faut que le navire trouvé soit réellement abandonné

et qu'il ne soit point en un lieu où le secours doit nécessairement lui arriver, en vue du rivage. Il nous paraît même que tout homme, qui part du rivage pour aller sauver un navire qu'il voit en danger, n'en acquiert pas le tiers ; que la découverte doit être faite en mer par un autre navigateur se trouvant là par hasard, dont le secours inespéré n'eût pu être suppléé par personne, et dont l'arrivée ait lieu même avant que personne s'inquiétât du naufrage, car s'il y avait naufrage connu, et empressement sur la côte pour en sauver les débris, le navigateur qui se joindrait à cet empressement ne ferait pas la découverte du navire. »

4° Le navire trouvé naufragé ou abandonné en pleine mer doit être *ramené* en un port de refuge et *mis à l'abri* du danger.

L'article 27 dit en effet *sauvé*, c'est-à-dire mis hors de danger, et ramené dans un port.

Devoir du sauveteur à l'arrivée

Lorsqu'un navire trouvé abandonné en mer est conduit dans un port, le sauveteur doit en faire la déclaration dans les vingt-quatre heures à l'administrateur de l'Inscription maritime (1).

L'article 49 de l'ordonnance de 1861 dit en effet : « *Enjoignons à tous ceux qui auront tiré du fond de la mer*

1. Circulaire, 30 mai 1857,

ou trouvé sur les flots des effets procédant de jet, bris ou naufrage, de les mettre en sûreté et vingt-quatre heures après, au plus tard, d'en faire la déclaration aux officiers de l'Amirauté dans le détroit de laquelle ils auront abordé, à peine d'être punis comme recéleurs.

Le navire naufragé ou abandonné en pleine mer ne peut pas, en effet, être considéré comme *res nullius* et n'appartient pas au premier occupant. Le propriétaire n'en a perdu momentanément la possession que par force majeure. Le sauveteur, qui n'a droit qu'au tiers de la valeur sauvée, est un dépositaire tenu par la loi de faire sa déclaration de sauvetage dans les vingt-quatre heures de son arrivée au port, sinon il y a contre lui une présomption légale d'intention frauduleuse.

La déclaration vaut remise du navire sauvé entre les mains de l'administrateur de l'Inscription maritime, lequel fait inventaire des objets et de leur état, fait transporter le cargaison et les agrès en lieu de sûreté (1).

Toutefois si l'inventeur et le propriétaire se réunissaient pour demander la remise du navire on devrait le leur livrer (2).

Droit du sauveteur

Lorsque le sauvetage présentera tous les caractères que nous avons définis, l'article 27 de l'ordonnance de

1. Circulaire, 27 mai 1853. *B. off.* p. 464. — Dép., 30 mai 1857.

2. Dépêche, 1^{re} juin 1849.

1681 sera applicable et le sauveteur aura droit au *tiers* du navire, de la cargaison et du fret. L'absence d'une de ces conditions entraîne la non-application de l'article 27. C'est qu'il s'agit ici d'une matière exceptionnelle et l'exception est de stricte interprétation. Et si ces conditions ne sont pas remplies, le sauveteur n'a droit qu'à ses frais, ainsi que pour un sauvetage accompli sur le rivage.

Le droit du sauveteur à l'indemnité du tiers est acquis *immédiatement*. Tout délai est supprimé en sa faveur et il a droit incessamment à la troisième partie des effets naufragés, en nature ou en deniers.

Tout sauveteur a droit à l'indemnité du tiers sans qu'il y ait à tenir compte de sa qualité de Français ou d'étranger, et les marins de l'Etat y ont droit comme ceux de la marine du commerce.

Le sauveteur a droit au *tiers* du navire, de la cargaison et du fret des marchandises sauvées. Il est évident que quant au fret ce tiers ne portera que sur la portion que touchera le propriétaire ou l'armateur. N'entrera, par suite, pas en ligne de compte le fret des marchandises remises au sauveteur pour indemnité. Les munitions de guerre et de bouche, les vêtements des gens de l'équipage n'entreront pas davantage en ligne de compte (1).

Le tiers doit être remis SANS FRAIS au sauveteur.

1. Art. 419 du C. de commerce.

Ceci ne signifie pas que les inventeurs seront en outre remboursés de leurs frais de sauvetage ; ces frais se confondront avec l'indemnité de sauvetage (1). Le tiers qui est remis au sauveteur est le TIERS BRUT de la valeur des effets sauvés, c'est-à-dire que le sauveteur est affranchi des frais de garde, de loyers de magasin, de vente et de partage, de justice (2) des droits d'enregistrement (3). Mais ce tiers supporte les droits de douane, lorsque les objets en sont passibles (4) ; il supporte également les dépenses de bonification et est soumis aux droits de régie et d'octroi (5).

Lorsqu'il y a doute sur l'origine des objets on déduit du tiers le droit le plus élevé qui pourrait être imposé aux objets sauvés, et cette somme est remboursée en totalité ou en partie au sauveteur, lorsque par la suite l'origine des marchandises et du navire aura été reconnue (6).

Option entre le tiers et les frais faits. — Si les frais faits par le sauveteur étaient plus considérables que la valeur du tiers que lui attribue l'article 27 de l'ordonnance, il pourrait renoncer à ce tiers. Le tiers ne

1. Circ., 16 novembre 1821. — Dép., 2 août 1862. — Arrêt de la Cour de Rouen du 14 juillet 1832. *Ann. maritimes*, p. 54 de 1835.

2. Valin, t. II. *Commentaire de l'article 27.* — Dép., 8 novembre 1822.

3. Circ., 18 octobre 1850 et 22 janvier 1851. *B. off. R.*, p. 524.

4. Circ., 16 novembre 1821. *Ann. maritimes* de 1835., p. 29.

5. Circ., 22 février 1851. *B. off. R.*, p. 524. — Circ., 15 juin 1853.

6. Circ., 16 novembre 1821.

lui est attribué que par faveur, pour récompenser des services exceptionnels, et, en les lui attribuant, le législateur a pensé que sa valeur serait au-dessus des frais, S'il opte pour le paiement de ses frais, le sauveteur a droit au montant des dépenses utiles faites pour le sauvetage et justifiées.

Par contre les propriétaires du navire naufragé ne peuvent s'opposer au paiement du tiers au sauveteur, sous le prétexte que sa valeur est de beaucoup supérieure au montant des frais.

Par qui est payée la rémunération ?

L'initiative, quant à la fixation des indemnités en matière de sauvetage, appartient à l'Administration de la Marine.

L'indemnité du tiers accordée aux sauveteurs est réglée par elle, après approbation ministérielle, lorsque le montant s'élève au-dessus de 150 francs (1). L'administrateur de l'Inscription maritime adresse au chef du service de l'Inscription maritime ses propositions accompagnées des pièces propres à faire connaître les circonstances du sauvetage et la valeur du navire et des marchandises sauvées. Ces propositions sont soumises au visa du contrôle et transmises au ministre. Lorsqu'il n'y

1. Circ., 4 octobre 1833. *Ann. Maritimes* 1835, p. 72. — Circ, 25 janvier 1879, *B. off.*, p. 85.

a pas eu de vente, l'estimation est faite par la Commission des Recettes s'il s'agit d'objets appartenant à l'Etat (1), et par des experts désignés par le tribunal de commerce pour les autres objets (2).

C'est au Conseil d'Etat que doivent être adressées, dans le délai de deux mois, les réclamations des sauvetés et des sauveteurs, contre les décisions de l'Administration en ce qui concerne l'indemnité de sauvetage. Ce délai court à partir de la date de la notification de la décision ministérielle aux intéressés.

Comment l'indemnité est-elle répartie ?

1° *Un seul navire sauveteur.* — Le tiers des effets est délivré à ceux qui les auront sauvés, dit l'article 27 de l'ordonnance, c'est-à-dire aux propriétaires qui ont concouru indirectement au sauvetage, en fournissant le moyen du sauvetage, le navire, et à l'équipage qui a travaillé au sauvetage. Les *passagers* sont exclus du partage de l'indemnité, mais ils doivent être payés de leur travail, des peines qu'ils se sont données et des dangers qu'ils ont courus (3).

D'après Valin, la répartition entre l'armateur et son équipage doit se faire comme en matière de prise. Or

1. Dépêche, 10 février 1835.

2. Circ, 30 juin 1820.

3. Valin, au sujet de l'article 27 de l'ordonnance de 1681.

nous lisons à l'article 33 du titre des prises : « S'il n'y a aucun contrat de société, les deux tiers appartiendront à ceux qui auront fourni les vaisseaux, avec les munitions et les victuailles, et l'autre aux officiers, matelots et soldats ». C'est l'opinion admise et consacrée par les décisions ministérielles (1). La question a été tranchée également dans ce sens par jugement du tribunal de commerce de Saint-Malo en date du 6 avril 1852 (Affaire du brick *Hermine*). L'armateur refusait sa part à l'équipage, sous prétexte que l'indemnité de sauvetage participait de la nature du fret. (Sa prétention fut repoussée.) Ce jugement a été confirmé par un arrêt de la Cour de Rennes du 11 mai 1858. Dans le même sens : Jugement du tribunal de commerce de Nantes du 28 août 1882. — Brest, 1898 (*Norpol*).

Si l'équipage est engagé à salaires fixes, la répartition a lieu au prorata des salaires (2).

Si l'équipage est à la part, la répartition a lieu entre l'équipage, et le propriétaire et l'équipage, selon les stipulations du contrat. Sur les vaisseaux de l'Etat, la répartition se fait d'après les bases tracées par les règlements pour les parts de prises (3).

2° *Plusieurs navires sauveteurs*. — Si la question de la répartition de la prime de sauvetage est vite résolue

1. Décision du 27 nov. 1826 et circ. du 21 juin 1878 B. off., p. 623.

2. C. de comm., art 633. — Dép., 29 avril 1857. Prises.

3. Dép. du 23 sept. 1830 ; 14 mai 1839 ; 27 octobre 1856.

lorsqu'un seul navire est sauveteur, il n'en est plus de même lorsque deux ou plusieurs navires ont pris part au même sauvetage. Chacun des navires aura droit à une part dans cette indemnité de sauvetage, mais quelle sera cette part ? Aucun texte ne tranche formellement la question, et les avis sont partagés. Pour la résoudre nous devons établir des distinctions :

a) Deux ou plusieurs navires ont concouru *simultanément* au sauvetage, c'est-à-dire que, ayant aperçu le navire épave en même temps, ils l'ont sauvé en même temps.

D'après Beaussant (t. II, p. 86,) le partage doit être fait également entre les navires, « sans faire attention au plus ou moins grand nombre d'hommes de chaque navire et aux différences de force et de tonnage, car chacun séparément eût pu accomplir en entier la besogne du sauvetage ». Cette opinion nous paraît devoir être écartée. Tout d'abord il n'est pas certain qu'un navire qui, avec l'assistance d'un ou de plusieurs autres, a amené en lieu sûr un navire épave, eût pu accomplir par ses propres moyens ce sauvetage. En outre, cette répartition par parts égales favorise incontestablement le navire ayant un faible tonnage et un faible équipage au détriment de celui ayant plus d'hommes et un plus fort tonnage. Ceci est d'autant plus injuste qu'il apparaît que plus un navire est fort, son équipage nombreux, plus grands doivent être les services rendus, ce qui tend encore davantage à écarter la thèse

de Beaussant qui accorde en somme l'indemnité la plus forte à celui qui avait le moins de moyens de sauvetage à sa disposition.

D'après une seconde opinion, le partage doit être fait en raison du nombre respectif des hommes de chaque équipage. C'est le principe adopté par le ministère de la Marine (1). C'est également l'opinion de Tartara. Cette règle a l'avantage de répartir également entre les hommes des équipages ayant travaillé au sauvetage, l'indemnité leur revenant. Elle a en outre l'avantage d'être simple et de faciliter la répartition. Mais si elle est plus juste, elle ne peut cependant nous satisfaire pleinement. Car si elle rétablit entre les hommes du bord l'égalité qui, dans le système de Beaussant, n'apparaît pas, si comme, d'autre part, un équipage plus nombreux suppose un navire plus fort et par conséquent assure entre les armateurs une certaine répartition proportionnelle au dommage de leurs navires respectifs, elle a l'inconvénient de ne tenir aucun compte des circonstances de détail qui feront que pour un même service rendu par deux navires, la récompense ne sera pas la même. Il peut arriver que l'un des navires sauveteurs ait subi plus de dommages que l'autre, que le sauvetage lui ait occasionné des avaries, etc... Mieux encore. Supposons deux navires faisant des routes inverses, l'un se

1. Dép. du 17 novembre 1826 ; 3 février 1827 ; 11 mai, 1 juin 1849 ; 20 novembre 1850. — Arrêt de la Cour de Rennes du 17 avril 1883.

dirigeant vers l'Europe et l'autre vers l'Amérique. Au moment où ces navires se rencontrent ils découvrent simultanément un navire épave ; tous deux l'abordent en même temps, et comme l'on est plus proche des côtes de France, le navire épave est remorqué dans un port de France par les sauveteurs. L'un, celui qui se dirigeait vers l'Europe, a donc, tout en continuant sa route, accompli un sauvetage, tandis que l'autre, se détournant de la sienne, a perdu un temps considérable. Dans un pareil cas, peut-on admettre que la répartition de l'indemnité de sauvetage proportionnellement au nombre d'hommes d'équipage composant chaque navire serait juste ? Non. Et nous estimons que la seule solution équitable serait celle qui tiendrait compte de cette circonstance de détail, comme de tout autre circonstance rompant l'égalité des charges et frais entre navires sauveteurs. A notre avis, il devrait être admis comme règle que, de l'ensemble de l'indemnité, le tiers revenant à l'équipage serait seul partagé entre les navires proportionnellement au nombre d'hommes composant l'équipage de chaque navire. Les deux autres tiers de l'indemnité revenant à l'intérêt armateur seraient répartis en tenant compte des circonstances de détail qui peuvent fausser la proportion entre les deux intérêts en présence.

Cette solution a l'inconvénient d'être plus complexe, mais aussi elle permet d'arriver à une justice plus grande dans la répartition.

b) Les navires *n'ont pas concouru simultanément au sauvetage*. — Dans ce cas, la jurisprudence est d'accord pour décider que si l'inventeur et le ou les sauveteurs ont réellement contribué au sauvetage, l'indemnité leur appartient collectivement et se répartit entre eux dans la mesure du péril qu'ils ont couru et du secours qu'ils ont fourni (1).

C'est en vertu de ce principe que la Cour royale de Douai par arrêté du 22 novembre 1839 a décidé que si les navires ou bateaux, qui ont concouru au sauvetage d'un bâtiment abandonné en pleine mer, ne sont pas arrivés en même temps, l'indemnité doit être répartie en proportion des dangers qu'ils ont couru et des travaux auxquels ont dû se livrer les hommes des divers équipages dont les efforts réunis ont assuré le sauvetement ; ceux qui, les premiers, ont abordé le navire abandonné et qui ont donné les premiers soins au sauvetage, ont droit à une part plus forte que ceux qui ne sont arrivés que plus tard et dont les travaux ont été moins utiles au succès de l'entreprise.

Pour avoir la qualité de cosauveteur il ne faut pas que le second navire impose ses services, mais que l'inventeur les sollicite, ce qui suppose qu'il était dans l'impuissance absolue d'accomplir le sauvetage seul. Autrement le service rendu par le second navire n'est qu'une simple assistance maritime donnant droit à une

1. Chambre des Requêtes, 6 novembre 1855. D. 56, 1. 256. — Rouen, 18 mars 1852.

indemnité. (Le Havre, 28 avril 1885. *Rev. Int.*, I, p. 374.
— Marseille, 19 mai 1891.)

Il y a une exception à cette règle du droit à l'indemnité du tiers.

Tout bateau de pêche trouvé en pleine mer dans la *Manche* ne donne lieu qu'à une indemnité du *quart au plus* de la valeur du navire sauvé (1). L'indemnité est fixée par l'administrateur de l'Inscription maritime.

1. Ordon. du 25 juin 1846, art. 62. *B. off.*, p. 235-288.

CHAPITRE IV

NAUFRAGES AUX COLONIES

Les lois et règlements sur les naufrages ont leur exécution dans les colonies françaises comme dans tous les autres ports de France (1). Les liquidations de sauvetage des bâtiments de la métropole sont établies à titre provisoire par les commissaires de l'Inscription maritime et transmises, par l'intermédiaire du ministre, aux quartiers d'immatriculation, qui procèdent à la liquidation définitive (2). Avant l'intervention de cette circulaire, la liquidation de sauvetage était établie à titre définitif par le fonctionnaire colonial (3). Depuis cette dernière circulaire, l'administration coloniale établit une liquidation provisoire, en *double expédition*, et transmet au ministre de la Marine ce document auquel est joint le dossier complet de l'affaire y compris le

1. Circ. du 14 ventôse an XI, art. 1. — Ord. du 22 nov. 1879. *Annales Maritimes* de 1820, p. 164.

2. Circ. du 30 juin 1897, p. 856.

3. Circ. du 23 mars 1852. *B. off. R.*, p. 213. — Circ. du 15 juillet 1875. *B. off.*, p. 26.

rôle d'équipage et une copie des pièces justificatives des recettes et des dépenses faites dans la colonie. L'excédent des recettes qui pourrait résulter de la liquidation est joint au dossier au moyen d'un mandat sur le Trésor à l'ordre du trésorier général des Invalides de la Marine.

En cas d'excédent de dépenses, le reliquat du passif est acquitté dans la colonie sur les fonds du budget de la Marine. Cependant si les navires naufragés sont étrangers ou immatriculés aux colonies, l'Administration coloniale établit la liquidation définitive.

L'agent colonial a les mêmes droits et devoirs que l'administrateur de l'Inscription maritime dans un naufrage en France. Mais ici, à la suite du naufrage, vient une autre dépense que nous n'avons pas rencontrée, c'est celle que nécessite *le rapatriement* des marins, c'est-à-dire le transport du marin de la colonie dans un port de France. Cette question de rapatriement nous l'étudierons à propos du naufrage en pays étranger.

CHAPITRE V

NAUFRAGE ET SAUVETAGE D'UN NAVIRE FRANÇAIS A L'ÉTRANGER

Lorsqu'un navire français fait côte sur le littoral d'une nation étrangère, c'est à cette nation qu'il appartient, en principe, de diriger les opérations du sauvetage et de le gérer conformément à ses lois. Mais, dans la plupart des pays, ainsi que nous avons déjà eu l'occasion de le dire à propos du naufrage de navires étrangers sur les côtes de France, en vertu d'une réciprocité établie par traité, ou admise par l'usage, ou encore par le droit commun du pays, nos agents consulaires sont autorisés à gérer le sauvetage des navires français pour le compte de leur nation. Ils possèdent à cet égard les attributions réunies des administrateurs de l'Inscription maritime et des tribunaux de commerce, de sorte que, en même temps qu'ils dirigent toutes les opérations matérielles de sauvetage, ils ont qualité pour nommer les experts, et recevoir leurs prestations de serment.

Il est généralement stipulé dans les traités que dès la nouvelle du naufrage d'un navire français, les autorités

locales doivent en aviser aussitôt l'agent consulaire français le plus voisin, et diriger les opérations du sauvetage jusqu'à l'arrivée du consul, qui en prend la direction sitôt qu'il est sur les lieux. Toutefois l'autorité locale assiste dans tous les cas au sauvetage, pour assurer le maintien de l'ordre, et l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées. Cette assistance a lieu généralement sans frais.

A son arrivée sur les lieux du sinistre, le consul doit faire les réquisitions nécessaires pour être admis à opérer directement et pour que toute personne qui n'est pas agréée par lui se retire immédiatement. Il s'entendra avec l'autorité locale pour connaître les circonstances de l'événement, se faire remettre les objets déjà sauvés et rembourser les dépenses effectuées (1).

Si, contrairement soit aux traités ou conventions, soit au principe de la réciprocité, l'autorité locale, dans un pays où elle est en possession de donner exclusivement ses soins au sauvetage des navires, exigeait des droits autres que ceux fixés par les tarifs ou par l'usage, ou que de toute autre manière, il fut porté atteinte aux droits de propriété des Français, le consul ferait les représentations ou protestations convenables. Il agirait de même si l'autorité locale lui contestait le droit de gérer librement le sauvetage d'un navire français dans un pays où ce droit lui est accordé soit par les lois ou

1. Ordonnance, 29 octobre 1833, art. 59.

conventions, soit en vertu du principe de la réciprocité (1). Quelle que soit la nationalité des propriétaires des marchandises, le consul a le droit d'en gérer le sauvetage du moment que le navire est français. Mais s'il y a doute sur la nationalité de ce navire, l'intervention du consul n'est plus admise.

Enfin, si les opérations du sauvetage sont trop avancées pour que son intervention soit utile, ou s'il estime que l'autorité locale est mieux que lui à même de mener à bonne fin ce sauvetage, le consul peut s'abstenir d'user de son droit. Les prescriptions concernant les droits et devoirs de nos consuls en matière de sauvetage sont contenues, pour la plupart, dans l'ordonnance du 29 octobre 1833 au titre V.

Le consul doit administrer des secours aux naufragés, faire donner des soins aux blessés ou noyés, constater les décès et faire inhumer les corps des décédés après constatation de leur identité et rédaction de leur acte de décès par l'autorité locale (2). Si quelque personne du bord a disparu dans le naufrage sans que son cadavre ait pu être retrouvé, le consul dressera un procès-verbal qu'il signera en même temps que le capitaine et les témoins de l'événement (3).

Il doit également aviser du sinistre le consul général sous les ordres duquel il se trouve, lui donner tous les

1. Ordonnance, 29 octobre 1833, art. 75.

2. Ordonnance, 29 octobre 1833, art. 60.

3. Instruction du 2 juillet 1828.

renseignements utiles concernant le navire naufragé, et se conformer aux ordres et instructions que le consul général pourrait lui adresser (1).

Le consul doit inviter le capitaine à lui remettre dans le plus bref délai possible et avant le déchargement du navire son rapport de mer indiquant le lieu précis du sinistre, les causes de ce sinistre, les noms des personnes du bord qui auraient disparu, l'état actuel du navire, les papiers, etc... qu'il a sauvés. Sauf dans le cas où le capitaine s'est sauvé seul, son rapport doit être confirmé par les hommes de l'équipage et les passagers, sinon il ne pourra faire foi devant les tribunaux. Ce rapport doit être adressé sans délai au ministre de la Marine (2). S'il n'existe pas d'agent consulaire français sur les lieux le capitaine doit remettre son rapport à l'autorité locale (3).

L'agent consulaire interrogera le capitaine, l'équipage, les passagers et tous les témoins utiles sur les circonstances du naufrage. Il se fera remettre les papiers du bord, tels que connaissements, chartes-parties, etc... et les déposera à sa chancellerie après les avoir cotés et paraphés. Si au cours de son enquête il découvre quelque fait entraînant la responsabilité du capitaine ou d'un

1. Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 56-57.

2. Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 55, Art. 246 et 247. — Code de commerce. — Cir. du 18 mars 1881, B. off., p. 398.

3. Circulaire du ministre des Affaires étrangères du 7 octobre 1864. — Code de commerce, art. 242, 244, 246.

membre de l'équipage, il devra en informer son chef immédiat qui fera parvenir ces renseignements au ministre de la Marine (1). S'il lui est remis des valeurs ou espèces, l'agent consulaire doit en dresser état en double expédition, l'une devant être remise au capitaine et l'autre adressée au consul général dont il relève. Si parmi ces valeurs se trouvent des effets de commerce payables à vue au lieu de sa résidence, l'agent consulaire doit immédiatement les réaliser sans attendre l'avis des intéressés, s'ils sont payables à échéance il devra en requérir l'acceptation. Il adressera au consul dont il relève les valeurs réalisables hors du lieu de sa résidence (2).

Dans le cas où des étrangers sont intéressés dans le navire ou la cargaison, le capitaine devra faire constater le naufrage par l'autorité locale.

Opérations de sauvetage

En l'absence des intéressés, l'agent consulaire prend la direction du sauvetage, et se consulte avec l'autorité locale pour qu'elle lui prête son appui dans toutes les circonstances qui pourraient exiger l'emploi de la force publique.

En cas de vol ou de tentative de vol, il signalera les coupables à la justice du lieu (3). Il effectue le sauve-

1. Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 61-62.

2. Circulaire du 7 août 1829.

3. Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 66.

tage, soit à l'aide des gens de l'équipage, soit à l'aide d'étrangers en fixant les prix à l'amiable, ou, en cas de difficulté d'après le tarif qui aura été fixé par l'autorité locale compétente. Il doit dresser un inventaire exact des objets sauvés avec indication de leurs marques et numéros, prendre les précautions sanitaires prescrites par l'autorité locale, nommer des gardiens ou séquestres des objets sauvés, et passer les marchés nécessaires avec les habitants du pays, soit pour obtenir leurs services ou louer des magasins de dépôt (1).

Les objets et effets ayant appartenu aux membres de l'équipage décédés ou disparus, devront être déposés en lieu sûr. L'inventaire en sera fait en présence du capitaine et d'un ou deux membres de l'équipage, qui signeront comme témoins au procès-verbal (2).

Intervention des intéressés. — Dès qu'il possède des renseignements suffisants, l'agent consulaire doit prendre toutes dispositions utiles pour porter la nouvelle du sinistre à la connaissance des intéressés. Si les propriétaires ou assureurs du navire et de la cargaison, ou leurs correspondants se présentent, munis de pouvoirs suffisants, pour prendre la direction du sauvetage, le consul peut la leur abandonner en exigeant le remboursement des frais déjà faits et une caution suffisante pour ceux

1. Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 63, 67, 70. — Code de commerce, art. 261. — Circulaire du 19 février 1852.

2. Circulaire du ministre des Affaires étrangères du 12 septembre 1856.

qui restent à faire. Il en est de même lorsque le capitaine, le subrécargue ou quelque passager justifie de pouvoirs spéciaux pour procéder au sauvetage en cas de sinistre. Nous remarquerons qu'ici le représentant de l'Etat n'est pas dans l'obligation d'abandonner la direction aux propriétaires lorsqu'ils sont présents ou représentés sur les lieux du naufrage, contrairement à ce qui se produit lors d'un naufrage sur les côtes de France. Si le consul refuse d'obtempérer à la demande des intéressés, il devra prendre une décision motivée et donner acte des réquisitions des parties (1).

Lorsque le naufrage comprendra des pertes communes à plusieurs propriétaires, l'agent consulaire ne devra jamais laisser le capitaine se dessaisir des marchandises qui participent aux avaries avant d'avoir obtenu des intéressés l'engagement écrit de contribuer aux pertes. Il devra même exiger une caution dont le chiffre sera assez élevé pour ne jamais rester au-dessous de la part contributive.

Vente des objets sauvés. — Lorsque le navire peut être relevé, l'agent consulaire devra prendre les mesures nécessaires pour faire remettre le navire à flot. A cet effet, il invitera le capitaine à recourir aux magistrats du lieu pour faire nommer des experts et autoriser

1. Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 64, 65. — Circulaire des 8 octobre 1839, 28 février 1849.

les réparations à effectuer, ou à se conformer aux dispositions locales prescrites dans un pareil cas (1).

Si les experts estiment que les réparations du navire entraîneraient une dépense supérieure aux trois quarts de sa valeur le capitaine devra effectuer les démarches nécessaires près de l'autorité locale pour obtenir l'autorisation de vendre le navire. La vente sera annoncée à l'aide d'insertions et d'affiches et se fera, sous l'autorité du consul, aux enchères publiques. Elle ne peut être faite en bloc, sauf en ce qui concerne la coque du navire.

Si le navire obstrue l'entrée d'une rade ou passe, ou si les circonstances ne permettent pas d'attendre la décision de l'autorité locale, le consul pourra ordonner la démolition du navire dont les débris seront vendus (2).

Si les marchandises sont avariées et qu'il est impossible d'en opérer le bénéfice, ou si leur conservation en magasin devait entraîner des frais hors de proportion avec leur valeur, le consul pourra en effectuer la vente après en avoir pris l'avis d'experts (3). Dans le cas où les dépenses matérielles de sauvetage sont plus élevées que la valeur des objets sauvés, l'agent consu-

1. Circulaire du ministre des Affaires étrangères, 5 septembre 1831.
— Décret, 22 septembre 1854.

2. Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 69.

3. Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 72.— Circ. du 31 août 1848.
— Décret du 22 septembre 1854.

laire doit faire abandon de ces objets aux sauveteurs (1).

Si la vente des débris du navire et des marchandises avariées n'a pas donné un produit suffisant pour couvrir les frais de sauvetage, et si des fonds n'ont pas été mis à sa disposition par les parties intéressées, l'agent consulaire pourra, après avoir obtenu l'autorisation de son supérieur, faire vendre aux enchères une partie des marchandises sauvées jusqu'à concurrence de la part incombant à ces marchandises dans les frais généraux de sauvetage, d'après les comptes de liquidation. Mais il ne devra recourir à cette mesure qu'après en avoir avisé les intéressés (2).

Il est interdit aux consuls et chanceliers de se rendre directement ou indirectement acquéreurs ou adjudicataires d'une partie quelconque des objets vendus d'après leurs ordres ou par leur entremise (3).

Lorsque les propriétaires, assureurs, ou leurs fondés de pouvoirs se présenteront pour obtenir la remise d'objets provenant du naufrage, et qu'ils justifieront de leurs droits sur ces objets, ils leur seront délivrés par ordre du consul, moyennant l'acquittement proportionnel des frais de sauvetage et du fret (4).

1. Instruction du 31 août 1848.

2. Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 74. — Circ. du 5 mai 1837 ; 8 octobre 1839. — Inst. du 31 août 1848.

3. Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 73.

4. Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 71. — Code de commerce, art. 303.

Logement, nourriture, rapatriement de l'équipage. —

L'agent consulaire devra s'inquiéter d'assurer à l'équipage naufragé la nourriture et le logement et de lui procurer des vêtements dans le cas où il les aurait perdus dans le naufrage.

La plus stricte économie doit être apportée dans ces dépenses, et l'agent consulaire devra procéder lui-même aux achats nécessaires (1). Il devra faire connaître à l'Administration de l'Inscription maritime du port d'immatriculation du navire la valeur des effets délivrés à chaque homme, cette valeur devant être déduite de l'indemnité qui sera accordée à chacun d'eux sur la caisse de prévoyance pour perte d'effets sur la proposition de l'administrateur du port d'immatriculation du navire (2). Le taux de ces indemnités, ainsi que les conditions dans lesquelles elles sont accordées, ont été fixés par les instructions des 20 avril 1906 et 20 octobre 1907.

Rapatriement. — Dès que la présence des hommes de l'équipage sur le lieu du naufrage n'est plus nécessaire, l'agent consulaire doit procéder à leur rapatriement (3). On entend par rapatriement le transport d'un citoyen français d'un pays étranger sur un point de la métropole. Le rapatriement constitue l'une des

1. Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 35 et 70. — Circ., 2 décembre 1834, 31 mars 1849.

2. Circulaire du 12 août 1905. B. off., p. 816.

3. Circulaire du 31 mars 1849.

obligations des autorités coloniales et consulaires. Il est réglementé par le décret du 22 septembre 1891 qui a remplacé celui du 7 avril 1860 et dont certaines dispositions, empruntées à l'arrêté du 5 germinal an XII, ont été déclarées d'ordre public par décret du 4 mars 1852.

Les autorités coloniales ou consulaires doivent user des moyens de rapatriement qu'elles peuvent avoir à leur disposition, dans l'ordre de préférence suivant, indiqué à l'article 7 du décret du 22 septembre 1891 :

Par la voie de mer de préférence à la voie de terre ;

Par les bâtiments de l'Etat de préférence aux bâtiments du commerce ;

Par les navires du commerce français de préférence aux étrangers ;

Par la voie de terre .

Sur les navires de l'Etat, les naufragés sont embarqués comme passagers.

Sur les navires de commerce français, ils sont embarqués comme remplaçants, passagers gagnant leur passage, ou passagers.

Les capitaines ne sont tenus de recevoir des inscrits à leur bord comme remplaçants que si leur équipage est réduit aux deux tiers de l'effectif lors de l'armement, eux et leurs officiers non compris, et dans la proportion de un homme pour deux manquants.

Dans le cas contraire, les marins à rapatrier peuvent

être embarqués comme passagers gagnant leur passage en remplacement d'hommes manquant à l'effectif du bord, ou enfin comme simples passagers. Les capitaines sont tenus, sur réquisition écrite du consul, de recevoir comme passagers les marins à rapatrier, à raison d'un homme par cinquante tonneaux de jauge, le prix du passage et les conditions de nourriture et logement étant fixés conformément aux articles 11 et 12 du décret du 22 septembre 1891. Dans les cas d'urgence (naufrage, etc.) la proportion ci-dessus peut être dépassée et dans ce cas le prix du passage est fixé de gré à gré et spécifié au rôle (art. 9.)

A bord des navires étrangers les marins, qui n'ont pu embarquer comme remplaçants ou passagers gagnant leur passage, sont pris comme passagers, le prix étant fixé par contrat établi en double expédition (art. 9.)

Bien que le rapatriement doive, à titre de mesure d'ordre public et de nécessité militaire, être assuré par l'Etat, la charge en incombe, en *principe*, à l'armement (1).

L'engagement des gens de mer est un contrat de louage de services ; or, il est de la nature du contrat de louage que, lors de sa résiliation, l'engagé soit replacé dans les conditions où il a été pris. C'est un droit auquel le matelot ne peut renoncer par convention contraire.

1. Arrêté du 5 germinal an XII. — Décret du 4 mars 1852. — Art. 262 et 263 du Code de Commerce.

En principe, dis-je, ces frais incombent à l'armement, mais il y a à cela des exceptions.

C'est ainsi que lorsque le matelot est débarqué de gré à gré à l'étranger, les frais de rapatriement sont à la charge de la partie désignée par la convention amiable intervenue (1). De même, les frais de rapatriement ne seront pas à la charge de l'armement, mais incomberont au matelot, si celui-ci est débarqué pour motif disciplinaire ou par sa faute quelle qu'en soit la raison (2).

Enfin dans le cas de prise, naufrage, innavigabilité du navire, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armement, mais seulement dans la limite de la valeur du navire ou de ses débris et du fret des marchandises sauvées (3).

Dans le cas de *naufrage*, celui qui nous intéresse, l'armateur n'est donc tenu au paiement des frais de rapatriement que dans la limite de la valeur du navire et du fret des marchandises sauvées.

Et si cette valeur ne couvre pas les frais du rapatriement, ceux-ci restent à la charge non du matelot, mais du Trésor qui a fait l'avance de la dépense.

La valeur du navire et du fret n'ayant pu couvrir les frais de rapatriement, l'Etat peut-il se faire rembourser de ses avances sur l'indemnité d'assurance due à l'armateur à la suite de la perte de son navire? Oui, sou-

1. Art. 18 du décret du 22 septembre 1891.

2. Art. 264 du Code de comm.

3. Art. 258 du Code de comm.

tient le ministre de la Marine, s'appuyant sur le texte de l'article 2 de la loi du 19 février 1889 et sur un arrêt de la Cour d'appel de Paris en date du 26 juillet 1896.

L'article 2 de la loi du 19 février 1889 dit : *Les indemnités dues par suite d'assurances contre l'incendie, contre la grêle, contre la mortalité des bestiaux ou les autres risques, sont attribuées, sans qu'il y ait besoin de délégation expresse, aux créanciers privilégiés ou hypothécaires, suivant leur rang. Néanmoins les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables.*

Par un arrêt en date du 24 juillet 1896 (*B. off.*, p. 187) la Cour d'appel de Paris a constaté que le privilège des marins créanciers de leurs salaires, privilège établi par l'article 191 § 6 et 271 du Code de commerce, porte sur les indemnités d'assurance acquises à l'armateur en cas de perte du navire, parce qu'il résulte de l'expression employée par le législateur (*ou les autres risques*) que son intention a été de donner une portée générale à la disposition de l'article 2 et de considérer en toute manière l'indemnité d'assurances comme la représentation de l'objet assuré.

Une circulaire ministérielle du 3 novembre 1904 (*B. off.*, p. 1024) prescrit aux autorités consulaires et coloniales de signaler immédiatement, à la suite d'un naufrage, à l'administrateur de l'Inscription maritime du port d'immatriculation du navire le montant des dépenses faites pour le compte du bâtiment naufragé, afin de lui permettre de faire saisir-arreter entre

les mains des compagnies d'assurance les indemnités dues aux armateurs de navires naufragés en garantie du remboursement au Trésor des frais de *rapatriement* et autres dépenses engagées à l'extérieur. Une autre circulaire du 26 juin 1905 (*B. off.*, p. 685), faisant connaître que la saisie-arrêt peut être faite par simple lettre missive (conformément aux arrêts des Cour de Paris 28 janvier 1905, et Cour de Pau, 8 mars 1905), dit que cette saisie-arrêt doit être faite en garantie des créances privilégiées existant contre les armateurs de navires naufragés pour salaires, frais de *rapatriement*, etc.

Conformément aux ordres du ministre, le 5 décembre 1905, l'administrateur de l'Inscription maritime à Paimpol fit opposition au paiement des indemnités d'assurances dues aux armateurs de huit goélettes naufragées dont les équipages avaient été rapatriés par l'Etat qui avait avancé les frais de rapatriement.

Au nom de ces armateurs, le Comité Central des Armateurs de France demanda mainlevée des oppositions au tribunal civil de la Seine qui, par jugement du 4 juillet 1906, donna gain de cause aux armateurs. Sur appel de la Marine, la 1^{re} Chambre de la Cour d'appel de Paris infirma, par arrêt du 17 avril 1907, le jugement du 4 juillet 1906. Enfin les armateurs ont porté le débat devant la Cour de cassation qui ne s'est pas encore prononcée.

Nous estimons, pour notre part, que c'est avec raison que l'Etat prétend être remboursé de ses avances sur

le montant de l'indemnité d'assurance, et il serait difficile de combattre les arguments invoqués par l'Etat et que nous retrouvons reproduits dans les considérants de l'arrêt précipité de la Cour d'appel de Paris :

Considérant, dit cet arrêt, que les dépenses affectées au retour dans leurs foyers des marins de l'équipage sont en principe comme l'accessoire et la conséquence du contrat d'engagement à la charge de l'armateur, et pèsent surtout son patrimoine ; que l'Etat, quand il les a avancées en se conformant à la législation en vigueur peut les recouvrer contre le premier obligé, que ces créances sont, pour les marins et pour l'Etat, privilégiées aux termes des articles 191-6° et 258 § 6 du Code de commerce.

Considérant que la dette de l'armement est réduite en cas de naufrage, etc..., à la valeur du navire et du fret, que cette restriction, déjà considérable, ne peut être étendue sans violer le texte et l'esprit de la loi ; qu'elle a été apportée par la loi du 12 août 1885 dans l'intérêt de l'armement dont elle a diminué les charges, et que si le législateur avait voulu favoriser davantage... l'armement, il n'eut pas manqué de le faire alors d'une manière expresse ; que cependant il n'a pas déclaré dans le nouvel article 158 du Code de commerce que la créance des matelots rapatriés par leurs propres moyens s'exerçait seulement sur le navire ou ses débris, mais bien sur la *valeur* du navire naufragé, que ce mot *valeur* indique que le privilège grève le navire ou ce qui le représente, sa valeur représentative, ce qui subsiste après la perte de la chose même (art. 1303 du C. civ.) : en cas

d'abordage, de la somme obtenue de l'abordeur comme il a été précédemment jugé, et, dans l'espèce, les indemnités d'assurance; que s'il en était autrement le législateur eût écrit *jusqu'à concurrence des débris du navire*, et non pas seulement *la valeur du navire* qu'il n'a pas voulu, au contraire, que les naufragés eussent un recours dérisoire sur les épaves, ou nul en cas de perte totale du bateau, et que l'armateur bénéficiât de son assurance et achetât un navire neuf, jouissant ainsi d'un privilège avec le produit du sinistre; qu'on ne peut soutenir que celui-ci se trouve ainsi tenu au delà de son patrimoine de mer, car il ne peut être recherché sur d'autres biens que sur la valeur du bateau; qu'en réalité le montant de l'assurance a remplacé, dans la fortune de l'armateur, le bateau perdu; que la loi du 19 février 1889 considère cette indemnité comme la représentation de l'objet sinistré, l'assimile au prix de vente, et l'attribue, en l'absence de toute dérogation expresse, aux créanciers privilégiés; que son article 2 s'applique ainsi au montant de l'assurance représentant le navire coulé, aux marins à rapatrier et à l'Etat dont les créances sont privilégiées...

Paiement des dépenses

L'agent consulaire, paie les dépenses du sauvetage, en distinguant celles relatives au navire et à la cargaison.

Dans le cas où les dépenses de sauvetage ne pourraient être couvertes par les produits du naufrage, l'excédent de dépense sera avancé par l'agent consulaire

qui en sera remboursé par le Consul dont il dépend (1). Toutes les dépenses doivent être justifiées par des pièces régulières revêtues de l'acquit de parties prenantes.

Tous les calculs doivent être faits en monnaie de France et tous les documents, tels que rapports, procès-verbaux, inventaires, pièces de dépenses, qui seraient rédigés en langue étrangère, doivent être traduits et légalisés (2).

Allocations accordés aux agents consulaires. — Toute perception de droits pour l'administration des naufrages est interdite aux agents consulaires qui doivent délivrer les actes sans rétribution (3). Mais il leur est alloué des frais de voyage et de séjour lorsqu'ils sont obligés de se déplacer pour des opérations relatives aux naufrages (4).

Il est en outre alloué : Aux chanceliers des consulats une indemnité de responsabilité de 0 fr. 15 0/0 sur les sommes déposées dans leurs caisses ; aux agents consulaires une indemnité de 2 0/0 sur les sommes nettes par eux encaissées pour le compte du naufrage ; aux fondés de pouvoirs des consuls à Paris abondamment de 2 0/0 des sommes dont les consuls ont fait l'avance et dont ils ne sont pas remboursés par voie de traites sur le caissier central du Trésor (5).

Liquidation du naufrage. — Le port d'immatriculation

1. Inst. 31 août 1848.

2. Circulaire du 25 juillet 1878, B. off., p. 126.

3. Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 76.

4. Instruction 31 août 1848.

5. Circulaire du 3 décembre 1875, p. 578. Circulaire du 13 décembre 1890, p. 743.

est chargé du règlement définitif des opérations du sauvetage ainsi que de la répartition des frais et du produit entre les intéressés. Mais cette liquidation définitive est précédée d'une liquidation provisoire établie par le Consul (1).

La liquidation provisoire doit être établie avec le plus grand soin, et ne saurait présenter trop de détails, afin de faciliter l'établissement en France de la liquidation définitive.

L'état *provisoire* de liquidation comprend les recettes ou produits et les dépenses. Parmi les recettes figurent toutes les sommes provenant de la vente du navire, de celle des marchandises et de l'encaissement du fret sur les marchandises sauvées, lorsque le fret est acquis. Les dépenses comprennent toutes les sommes acquittées pour sauver le navire et la cargaison.

Parmi les recettes figure le fret pour la distance parcourue sur les marchandises sauvées, soit qu'elles aient été vendues, soit qu'elles aient été remises en nature aux réclamants (2).

L'agent consulaire doit classer séparément les diverses espèces de recettes et de dépenses ; il doit en outre distinguer entre les opérations afférentes au navire et celles qui concernent la cargaison (3).

1. Instruction du 31 août 1848. Circ. du 19 février 1852. Circ. des 6 et 27 décembre 1880. B. o. p. 829 et 900 ; 17 février 1881. B. O. p. 255.

2. Circulaire du 19 février 1852.

3. Circulaire du 8 octobre 1839.

Cette distinction a pour objet de répartir les frais généraux et particuliers.

Si des étrangers se trouvaient intéressés dans le navire ou la cargaison et n'acceptaient pas la juridiction de l'agent consulaire pour régler la liquidation, celui-ci devrait se mettre d'accord avec eux sur le choix d'un répartiteur chargé de régler définitivement les opérations de sauvetage et la liquidation des produits et dépenses. Si cet arrangement ne pouvait avoir lieu, l'agent consulaire devrait inviter le capitaine à se pourvoir devant les tribunaux à l'effet de provoquer la nomination d'experts (1).

Lorsque l'état de liquidation est terminé, l'agent consulaire doit le transmettre au consul général ou consul dont il relève avec toutes les pièces justificatives à l'appui et le montant du produit net du sauvetage.

En cas de perte totale du navire et de la cargaison, et d'insuffisance du produit de la vente des débris, l'agent consulaire est autorisé à se rembourser par des traites émises sur le consul général ou consul dont il relève, du montant des frais qu'il aurait fait pour se transporter sur le lieu du sinistre et des sommes qu'il aurait avancées pour l'entretien et le rapatriement de l'équipage (2).

1. Décision du ministre de la Marine du 26 septembre 1864 et du ministre des Affaires étrangères du 7 octobre 1864.

2. Inst. Marine du 31 août 1848.

La liquidation provisoire du naufrage, accompagnée de toutes les pièces justificatives, est transmise au ministre de la Marine lequel la fait parvenir au port d'immatriculation du navire chargé d'établir la liquidation définitive du naufrage.

Cependant si le compte de liquidation doit parvenir au quartier d'immatriculation par l'intermédiaire du ministre, l'agent consulaire doit signaler immédiatement et directement à l'administrateur du port d'immatriculation le montant des dépenses faites pour le compte du bâtiment naufragé, afin de permettre la saisie-arrêt, entre les mains des assureurs, des indemnités dues à l'armateur, pour garantir le remboursement au Trésor des dépenses dont il s'agit (1).

La liquidation provisoire est, au port d'immatriculation, l'objet d'un travail de revision et de redressement ls'il y a lieu, qui se termine par l'établissement d'une liquidation définitive, dans laquelle sont compris les salaires exacts de l'équipage et tous les frais de rapatriement, dont le consul, le plus souvent, ne connaissait pas le chiffre exact et complet. Cette liquidation définitive est vérifiée par le Bureau Central, soumise à l'approbation du ministre, et, enfin, apurée et exécutée, de la même manière que les états de règlements analogues établis pour les sauvetages sur les côtes de France.

1. Circulaire du 3 novembre 1904. *B. off.*, p. 1024.

CHAPITRE VI

DES ÉPAVES ISOLÉES. — DES ÉPAVES HORS NAUFRAGE

En dehors d'un naufrage connu, il peut y avoir des épaves isolées qui sont recueillies en mer, tirées de son fond ou déposées par la mer sur le rivage. L'invention et la gestion de ces épaves sont soumises à une réglementation qui varie selon le lieu de la découverte et la nature de ces épaves.

Enfin il y a des épaves maritimes qui n'ont pas le naufrage pour cause : ce sont les poissons à lard, et certaines substances qui se forment dans la mer, telles que les herbes marines, corail, etc...

Les administrateurs de l'Inscription maritime sont chargés de faire recueillir les épaves trouvées en mer ou sur les grèves ; d'en surveiller la conservation ou d'en opérer la vente, d'en rechercher les propriétaires pour leur remettre les objets en nature ou le montant de la vente ; d'assurer enfin dans le cas de non-réclamation, après les délais réglementaires, le versement des produits nets dans la Caisse des Invalides (1).

1. Décrets des 17 novembre 1885, art. 4 et 30 novembre 1887, art. 7.

Les inventeurs d'épaves isolées soit en mer, soit sur le rivage, quelles que soient les conditions de l'invention, sont tenus à des obligations que nous voyons définies dans l'ordonnance de 1681, articles 19 et 20 du livre IV.

L'article 19 s'exprime ainsi : *Enjoignons à tous ceux qui auront tiré du fond de la mer ou trouvé sur les flots des effets procédant de jet, bris ou naufrage, de les mettre en sûreté, et, vingt-quatre heures après, au plus tard, d'en faire leur déclaration aux officiers de l'Amirauté dans le district de laquelle ils auront abordé, à peine d'être punis comme recéleurs.*

L'article 20 ajoute : *Enjoignons aussi, sous les mêmes peines, à ceux qui auront trouvé sur les grèves et rivage de la mer quelques effets échoués ou jetés par les flots, à faire semblable déclaration, dans pareil temps, soit que les effets soient du cru de la mer, ou qu'ils procèdent de bris, naufrage ou échouement.*

Pour les objets trouvés, la déclaration à la Douane est exigée indépendamment de celle faite à la Marine (1).

L'inventeur d'une épave a donc deux obligations à remplir : la mise en sûreté de l'épave et la déclaration à l'autorité maritime dans les vingt-quatre heures.

Les agents des Douanes sont tout spécialement char-

1. Circulaire des Douanes du 27 juillet 1812.

gés d'avertir l'autorité lorsque des objets auront été rencontrés épaves (1).

Les bâtiments étrangers, mouillés sur rade ou dans le port, qui recueilleraient sur le rivage ou retireraient du fond de la mer des objets provenant de bris, naufrages ou échouements, seraient tenus d'en faire la déclaration, car il s'agit là d'une mesure d'ordre public rentrant dans le cadre de l'article 3 du Code civil.

La déclaration doit avoir lieu dans les vingt-quatre heures de l'invention si l'objet a été découvert sur le rivage, et dans les vingt-quatre heures qui suivent l'arrivée au port, si l'objet a été recueilli en mer.

L'administrateur de l'Inscription maritime, qui a reçu une déclaration de sauvetage, doit procéder ou faire procéder par les syndics ou gardes maritimes à la reconnaissance de l'épave en présence d'un agent de la Douane qui signe un procès-verbal (2).

L'objet sauvé est, suivant son importance, laissé dans le lieu où le sauveteur l'a déposé, ou renfermé dans un magasin.

Après un an et un jour de dépôt sans réclamation de la part des propriétaires, les objets sauvés sont vendus aux enchères publiques.

Ceux dont la détérioration ou la perte serait à crain-

1. Circulaires des Douanes des 19 mai 1815 et 8 mai 1836.

2. Déclaration des 6 et 22 août 1791, titre 7, art. 2. — Règlement du 17 juillet 1876.

dre peuvent l'être immédiatement après le sauvetage (1).

Droits des inventeurs. — Ce droit varie selon le lieu de l'invention de l'épave.

Les inventeurs d'épaves sur le rivage. — Ils doivent être uniquement indemnisés de leur temps et de leur peine ; il convient cependant, en vue d'encourager la probité des riverains de calculer largement cette rémunération, surtout lorsque l'épave est précieuse (2).

Les sauveteurs d'objets trouvés sur la mer, en vue de terre, et sans risques, obtiennent une gratification du quart au maximum du produit net de l'épave.

Les sauveteurs d'objets tirés du fond de la mer, ou bien trouvés en pleine mer et sauvés avec risques et périls, obtiennent le tiers de l'épave ou de son produit brut dès qu'elle est conduite en lieu de bon sauvement.

(C'est ici la même règle que celle que nous avons vue pour le sauvetage des navires abandonnés et recueillis en mer).

Les indemnités et gratifications peuvent être portées à 1 franc lorsque le tiers revenant au sauveteur est inférieur à cette somme (3).

L'autorité maritime a dans certains cas la latitude

1. Règlement du 17 juillet 1816, art. 26. — Circulaire du 30 mars 1850. *B. off.*, p. 245.

2. Ordonnance de 1681, art. 26, 27.

3. Circulaire du 29 juillet 1897. *B. off.*, p. 855.

d'abandonner aux inventeurs les épaves dont la valeur n'excède pas 1 franc.

Mais cette disposition n'autorise pas les inventeurs à s'approprier des objets sans en faire la déclaration (1).

Les sauveteurs peuvent aussi obtenir le prix de leur travail et le montant de leurs frais préférablement à l'indemnité de sauvetage.

Cette indemnité est réglée soit par le chef du service de la Marine, soit par le ministre, suivant que l'indemnité ne dépasse pas ou dépasse 150 francs (2). Si les propriétaires des objets sauvés sont présents sur les lieux ou représentés, l'indemnité est fixée à l'amiable avec le concours officieux de l'administrateur de l'Inscription maritime.

Telles sont les règles générales concernant le sauvetage des épaves isolées. Nous allons maintenant examiner les dispositions spéciales qui régissent le sauvetage de certaines épaves, par dérogations ou additions aux règles ordinaires.

- 1^o Cadaves épaves ;
- 2^o Chaines, Ancres ;
- 3^o Engins de pêche ;
- 4^o Objets appartenant à l'Etat ;
- 5^o Bouteilles fermées contenant des papiers. Câbles télégraphiques ;

1. Circulaire du 21 septembre 1903. *B. off.*, p. 355.

2. Circulaire du 25 janvier 1879. *B. off.*, p. 85.

6° Poissons à lard, herbes marines ;

7° Epaves fluviales.

1° Cadavres épaves

A l'occasion d'un naufrage ou en dehors de tout naufrage, des cadavres peuvent être découverts en mer ou sur le rivage de la mer. L'inventeur qui découvre un cadavre a l'obligation de le mettre hors de la portée du flot et d'en avertir immédiatement l'autorité maritime à laquelle il doit faire la déclaration des choses trouvées sur le cadavre. Il lui est interdit de dépouiller ou d'enfouir le cadavre. La levée des cadavres rejetés par la mer, qui appartenait à l'amirauté, fut donnée par le décret du 9-13 août 1791 aux juges de paix, chargés au premier avis de faire les diligences et poursuites nécessaires. Ils ont été dépossédés par l'arrêté du 17 floréal an IX, qui a remis à l'Administration de la marine tout ce qui concerne les naufrages.

C'est par suite à l'administrateur de l'Inscription Maritime qu'il appartient d'établir le signalement des cadavres, ainsi que le relèvement des corps et toutes mesures conservatoires. — C'est à lui de dresser procès-verbal des choses trouvées sur le cadavre et de saisir, s'il y a lieu, l'autorité judiciaire (1). Si pour une raison quelconque, il est à présumer que la mort de l'in-

1. Ordonnance de 1681. Articles 32, 33. Arrêté du 17 floréal an IX.

dividu retrouvé ne provient pas d'un accident, mais qu'il peut y avoir crime, l'Administrateur de l'Inscription maritime, n'en doit pas moins présider à la constatation d'identité du cadavre, et au relèvement des divers faits qui donnent lieu à des présomptions de crime (1).

Il doit dans tous les cas faire constater l'état du cadavre par le juge de paix et un médecin, et s'entendre avec le maire pour faire inhumer le corps. La rédaction de l'acte de décès appartient à l'autorité municipale (2).

Une circulaire du 22 juin 1901, page 1.062, a notifié les instructions adressées aux maires par le ministre de l'Intérieur pour que l'autorité maritime soit mise en mesure de faire les constatations qui lui sont nécessaires.

Déjà dans un jugement en date du 28 avril 1875, concernant la déclaration de décès d'un matelot, le tribunal de première instance de Cherbourg faisait remarquer que l'administration municipale de cette ville avait en le tort de faire inhumer le cadavre de ce matelot sans aviser l'autorité maritime de sa découverte sur le rivage. Ce matelot avait été inhumé comme inconnu, alors que la marine, prévenue de sa disparition, le recherchait.

Cette intervention obligatoire de l'autorité maritime dans le cas de découverte d'un cadavre sur le rivage,

1. Dépêche ministérielle du 30 janvier 1873.

2. Circulaire du 8 août 1876. *B. off.*, p. 217.

a une grande importance en ce qui concerne la reconnaissance des cadavres et leur identification. En effet, dans la plupart des cas, les cadavres venus à la côte, sont ceux des marins ayant péri dans un naufrage ou tombés accidentellement de leur navire. Or, dès qu'un pareil accident arrive, l'autorité maritime en est informée par les témoins de l'accident, capitaine ou patron, lesquels sont tenus de dresser procès-verbal de la disparition et de le remettre à l'autorité maritime dans les vingt-quatre heures de leur arrivée dans un port.

Cependant, il arrive encore que l'autorité maritime ne soit pas avisée lorsqu'un cadavre épave est recueilli à la côte, les Municipalités négligeant souvent leurs obligations en pareil cas.

Les vêtements trouvés sur le cadavre sont partagés entre celui qui l'a découvert et ceux qui l'ont transporté au cimetière (1)

Cet article étant rédigé en termes catégoriques on en conclut que rien ne doit être distrait des vêtements au préjudice des ayants droit.

Cette prime accordée à l'inventeur est, dans la plupart des cas, insignifiante, car souvent les vêtements sont détériorés. Nous devons d'ailleurs ajouter qu'il est extrêmement rare qu'un sauveteur exerce ce droit qui lui appartient. Mais cette règle ne s'applique qu'aux

1. Article 35 de l'ordonnance de 1681.

seuls vêtements. Aussi doit-elle être complétée par la disposition de l'article 37, ainsi conçu : *Si l'on trouve sur le cadavre argent monnayé, bagues ou autre choses de prix, le tout sera déposé au greffe de l'Amirauté, pour être rendu à ceux à qui il appartiendra, s'il est réclamé dans l'an et jour ; sinon il sera partagé également entre nous, l'Amiral et celui qui l'aura trouvé, les frais de justice et d'inhumation préalablement pris.* Aujourd'hui la part du roi et de l'Amiral reviennent à la caisse des Invalides, mais seulement au bout de trente ans.

Ce droit du tiers et le droit aux vêtements n'existent que pour les cadavres trouvés épaves, c'est-à-dire pour les cadavres dont la découverte est due au pur hasard. Il n'est pas applicable à ceux qui seraient jetés à la côte dans un naufrage et pendant le sauvetage.

Les espèces monnayées ayant cours en France trouvées sur le cadavre doivent être versées sur état de remise à la caisse des gens de mer (1). Quant aux monnaies étrangères, les bijoux, traites ou autres effets de portefeuille, il en est dressé un inventaire descriptif en deux expéditions, dont l'une est remise au trésorier avec les valeurs, et l'autre reste entre les mains de l'administrateur de l'Inscription maritime.

Ces valeurs sont renfermées dans la caisse de sûreté (2).

1. Circulaire du 7 août 1829.

2. Circulaire du 28 mars 1850. *B. off.*, p. 221.

Le maire fait faire l'inhumation du corps sur la demande de l'administrateur de l'Inscription maritime. L'ordonnance de 1681 ordonnait aux curés de faire cette inhumation dans le cimetière de leur paroisse, à peine de saisie de leur temporel, s'il était reconnu que les personnes mortes étaient de la religion catholique (article 34), la présomption étant toujours pour la catholicité.

L'Administrateur de l'Inscription maritime règle ensuite les frais de justice (levée du corps, transport et procès-verbal de l'officier de police judiciaire, frais de vente) — et les frais d'inhumation qui sont pris sur les objets de valeur trouvés sur le cadavre (1).

En cas d'insuffisance, les frais de justice et de visite sont supportés par la Caisse des Invalides si le cadavre n'est pas réclamé.

Quant aux frais d'inhumation ils ne sont supportés par la Caisse des Invalides que lorsque les budgets des communes auxquels incombent ces frais ne peuvent les supporter (2). Il y a lieu de prendre les ordres de l'autorité supérieure avant d'effectuer le paiement des frais d'inhumation.

Ces dispositions ne visent pas les cadavres de marins ayant péri dans le naufrage de leur navire et dont

1. Article 36 de l'Ordonnance de 1681.

2. Décret du 18 juin 1811. Article 3, § 4. — Circulaires des 28 mai 1851. B. *off.*, p. 434. — 18 août 1851. B. *off.*, p. 101. — 16 novembre 1852. B. *off.*, p. 426.

l'identité a été reconnue. Dans ce cas les frais en seront réclamés à l'armateur (1).

L'Administration de la Marine recherche les familles des décédés pour leur remettre les objets en nature ; elle fait comme pour les effets trouvés dans les naufrages, tous les actes conservatoires nécessaires (2).

Si pendant un an personne ne se présente pour réclamer les objets en nature, les monnaies étrangères sont réalisées et les bijoux vendus. Le produit est versé à la caisse des gens de mer comme produit de succession après prélèvement du tiers en faveur de l'inventeur (3), les frais de justice et d'inhumation étant préalablement déduits (4).

2^o Chaînes. — Ancres

Les capitaines de navires et les pilotes qui pour un motif quelconque abandonnent des chaînes ou ancres sont tenus de les signaler par une bouée et d'en faire la déclaration à l'administrateur de l'Inscription maritime en lui faisant connaître le lieu de l'abandon, les conditions dans lesquelles il a eu lieu, et les poids, marques des ancres abandonnées. Le décret du 12 décembre 1806,

1. Circulaire du 22 août 1904. B. *off.*, p. 746.

2. Circulaire du 7 août 1829.

3. Règlement du 19 décembre 1859, article 15. -- Circulaire du 28 mars 1850. B. *off.*, p. 241. — Décret du 17 novembre 1886, article 4, et 30 novembre 1887.

4. Ordonnance de 1681, article 36.

lequel a assimilé aux ancrés tirées du fond de la mer, dont parlait seulement l'ordonnance de 1681, les câbles et chaînes, a confié dans chaque port, aux pilotes lamaneurs, le soin de rechercher et de relever les ancrés, et remplacé le droit au tiers brut que leur conférait l'article 27 du titre des naufrages de l'ordonnance de 1681, par un droit plus minime et différent suivant qu'il s'agit d'ancres appartenant à des navires français ou étrangers.

Pour les bâtiments français ou assimilés, le décret de 1806 donne aux pilotes le quart de la valeur des ancrés et câbles trouvés sans bouées, le sixième seulement s'ils sont munis de bouées. Pour les bâtiments étrangers non assimilés, les pilotes ont droit à la moitié de la valeur des ancrés et câbles trouvés sans bouées et au tiers de ceux trouvés avec bouées.

Les ancrés, chaînes, relevées par d'autres que les pilotes donnent droit à l'indemnité du tiers, si elles étaient sans bouées, et si elles sont relevées par circonstance fortuite. Hors de ces conditions le sauveteur obtient une gratification du quart au maximum.

L'ancre ou chaîne non réclamée dans les deux mois de la déclaration du sauvetage appartient au sauveteur, même si elle était signalée par une bouée (1), et cette fois sans aucune restriction relativement à la qualité

1. Article 28 de l'ordonnance de 1681, Circulaire du 22 avril 1831, Dép. du 1^{er} juillet 1831.

des inventeurs et à la nationalité des bâtiments auxquels appartiennent les ancres et câbles. L'abandon des ancres, câbles et chaînes, doit avoir lieu même si le navire sauveteur est un bâtiment de la flotte.

Cette exception au principe qui admet la réclamation pendant un an et un jour, tient à ce que il y a un intérêt général au point de vue de la sécurité de la navigation, que les rades et passes soient débarrassés des obstacles qui peuvent s'y former.

(Valin. Commentaires de l'ordonnance de 1681. Circulaire du 24 juin 1905.)

3° Engins de pêche

Par exception à la règle en vertu de laquelle toute épave recueillie en pleine mer donne lieu à l'attribution du tiers de l'objet sauvé à l'inventeur, les engins de pêche recueillis dans la *Manche* et dans la mer du *Nord*, ne donnent droit qu'à une indemnité dont le taux a été déterminé par des conventions internationales.

Les règles concernant cette matière sont contenues dans l'ordonnance du 23 juin 1846, articles 61 et 62, et dans la convention de la Haye du 15 janvier 1884, article 25.

Tout bateau de pêche, tout canot, tout objet d'armement ou de gréement de bateau de pêche, tout filet, ligne, bouée, flotte ou instrument quelconque de pêche

recueilli épave dans la Manche ou la mer du Nord doit être remis aux autorités compétentes dans le premier port de relâche. En France, l'objet sauvé sera remis à l'administrateur de l'Inscription maritime qui en recherchera le propriétaire et le lui rendra après paiement de l'indemnité de sauvetage.

Cette indemnité, fixée pour l'administrateur de l'Inscription maritime, sera proportionnée aux peines et soins des sauveteurs, et ne pourra, dans aucun cas, dépasser le quart de la valeur actuelle de l'objet sauvé lorsqu'il aura été recueilli dans la Manche (1).

Le sauveteur de filets appartenant à des marins hollandais ou belges aura droit au poisson contenu dans les filets et à une indemnité de 2 francs par filet (2). Ces règles ne sont appliquées qu'à si les engins sauvés avaient des marques distinctives permettant de retrouver les propriétaires. Les engins sans marques sont traités comme les épaves ordinaires et donnent droit à l'indemnité du tiers (3).

Quel que soit le lieu de l'invention, si un bateau relève des filets abandonnés, le sauveteur a droit, à titre d'indemnité, à la moitié du poisson qui s'y trouve, l'autre moitié étant remise avec les filets au propriétaire.

1. Ordonnance 23 juin 1846, article 62. Convention du 15 janvier 1884, article 25.

2. *Bulletin des lois*, 1868, p. 48. Décret du 4 juillet 1884. *B. O.*, p. 54.

3. Décret du 4 juillet 1853, article 203. Convention du 15 janvier 1884, article 25. Circulaire du 12 mai 1884, *B. O.* p. 843.

Mais si les filets sont sans marques, le sauveteur a droit à tout le poisson et au tiers de l'épave (1).

4° Objets appartenant à l'Etat

Lorsque des objets appartenant à l'Etat ont été recueillis épaves, il y a lieu de distinguer si le sauvetage a eu lieu par suite d'ordres ou d'avis de l'Administration ou par circonstances fortuites.

Dans le premier cas, les sauveteurs obtiennent une gratification établie d'après les propositions du service auquel appartient le matériel sauvé. Autrefois il existait des tarifs de gratification fixe, mais par circulaire du 5 février 1891, le ministre de la Marine les a supprimés.

Si, au contraire, il s'agit d'objets appartenant à l'Etat sauvés par cas fortuit, les règles générales concernant l'indemnité de sauvetage doivent s'appliquer.

Cependant l'Etat ne l'admet pas d'une façon absolue. C'est ainsi qu'il s'est refusé à reconnaître l'application aux sauveteurs de *torpilles* trouvées en mer de l'article 27 de l'ordonnance de 1681 leur attribuant le tiers de la valeur de l'objet sauvé. Les torpilles, dit la circulaire ministérielle du 6 mai 1903, ont une valeur considérable pour l'Etat, à peu près nulle pour les particuliers ; il est en outre impossible d'en faire le partage en nature

1. Décret du 4 juillet 1853. Article 70.

ou de les vendre. Pour ces raisons on ne doit accorder aux sauveteurs de ces engins qu'une indemnité calculée uniquement d'après la peine éprouvée par eux, les avaries résultant du sauvetage, et le manque à gagner, au cas notamment où des marins perdent une journée de pêche pour remorquer en lieu sûr la torpille qu'ils ont rencontrée.

5 Bouteilles fermées contenant des papiers

Les bouteilles fermées contenant des papiers sont utilisées dans l'étude des courants marins. Parfois aussi, des navires surpris par un naufrage emploient ce procédé pour faire connaître le lieu et la date du sinistre. Les bouteilles fermées recueillies en mer ou sur le rivage, doivent être remises à l'autorité maritime, en l'espèce l'administrateur de l'Inscription maritime, lequel procède à l'extraction des papiers contenus dans les bouteilles et les adresse, selon les cas, au ministre de la Marine ou à leur destinataire si leur nom et leur adresse est indiqué. Les papiers ne présentant aucun intérêt sont détruits (1).

Les portions de câbles télégraphiques trouvées en mer ne doivent pas être relevées. On se borne à les signaler au service télégraphique local (2).

1. Circulaire du 2 septembre 1880, *Bull. off.*, p. 371.

2. Circulaire du 23 août 1883, *Bull. off.*, p. 255.

6° Choses du crû de la Mer. — Poissons à lard,
Herbes marines

Il y a certaines épaves maritimes qui sont étrangères à tout naufrage, et que l'ordonnance de 1681 a réglementé au point de vue des droits des inventeurs :

L'article 29 du titre des naufrages dit à ce sujet :

Les choses du crû de la mer, comme ambre, corail, poissons à lard, et autres semblables, qui n'auront appartenu à personne, demeureront aussi entièrement à ceux qui les auront tirées du fond de la mer ou pêchées sur les flots ; et, s'ils les ont trouvées sur les grèves, ils n'en auront que le tiers, et les deux autres seront partagés entre nous et ceux à qui nous avons donné ce droit, et l'Amiral.

Les poissons à lard sont tous les poissons de grande espèce dont on peut tirer de la graisse ou de l'huile, connus sous le nom générique, de souffleurs, baleines, cachalots, dauphins, marsouins (1).

Ces espèces demeurent entièrement à ceux qui les ont trouvées lorsqu'elles n'ont appartenu à personne et qu'elles ont été tirées du fond de la mer ou recueillies sur les flots, ou rencontrées sur les flots et poussées sur le rivage par leurs inventeurs (2), mais si elles ont

1. Ordonnance de 1681, livre V, titre VII, article 2.

2. Ordonnance de 1681, article 42.

échoué sur les grèves, les sauveteurs n'ont que le tiers net ; les deux autres tiers appartiennent à la Caisse des Invalides (1).

Ceux qui ont trouvé sur le rivage de la mer des poissons à lard ou des choses du crû de la mer, sont tenus d'en faire la déclaration dans les vingt-quatre heures aux bureaux de l'Inscription maritime et de la Douane (2). Ces épaves sont vendues immédiatement (3).

Si les choses ou poissons trouvés ont appartenu à quelqu'un l'ancien propriétaire peut les réclamer en fournissant les justifications prescrites pour les autres objets trouvés sur les flots ou le rivage, mais le propriétaire ne peut prétendre qu'aux deux tiers, l'autre tiers étant acquis au sauveteur ; si cependant elles ont été trouvées sur les grèves, le tout est rendu au propriétaire, déduction faite des frais de sauvetage (4).

En prévision d'une réclamation toujours possible de la part d'un précédent propriétaire, les choses elles-mêmes ou le tiers ne seront donnés à l'inventeur que conditionnellement : on devra donc faire une estimation exacte des objets sauvés.

Lorsqu'une baleine ou un cétacé vient à échouer sur la côte, les préposés des Douanes doivent en aviser

1. Dépêches du 14 décembre 1852. *B. off.*, p. 591. — Du 19 avril 1853, *B. off.*, p. 325.

2. Ordonnance de 1681, article 20.

3. Valin. *Commentaire de l'Ordonnance de 1681*, livre IV, titre IX, sous l'article 29.

4. Valin sur l'article 29. — Beaussant, *Code Maritime*, livre II, p. 165,

l'administrateur de l'Inscription maritime et surveiller l'épave pour en empêcher le dépècement (1).

L'administrateur de l'Inscription maritime doit en aviser le ministre et le directeur du Muséum (2). Il en est de même dans le cas d'échouement de squelettes ou ossements d'animaux marins d'une espèce inconnue ou extraordinaire.

Les autres poissons que ceux à lard appartiennent de plein droit et sans partage à ceux qui les ont trouvés, à la condition toutefois d'observer les règlements sur la pêche maritime.

L'ordonnance de 1681, distinguait à côté des poissons à lard les *poissons royaux*. Ces poissons trouvés en mer appartenaient bien au pêcheur ou à l'inventeur : mais trouvés sur les grèves, ils étaient la propriété exclusive du roi. Ces poissons défiaient le droit de varench des seigneurs.

Ils n'étaient compris ni dans les concessions faites à l'amiral, ni dans celles faites à la caisse des invalides de la marine. Le nombre des poissons royaux autrefois très étendu, avait été réduit à quatre par l'ordonnance de 1681 : les dauphins, les esturgeons, les saumons et les truites. « On voit que la valeur de ces poissons n'est que dans la bonté de leur chair, et que c'est là le vrai motif

1. Circulaire des Douanes du 26 janvier 1829.

2. Circulaires du 26 novembre 1878. *B. off.*, p. 794. — Du 9 juillet 1884. *B. off.*, p. 118. — Du 1^{er} mars 1886. *B. off.*, p. 271.

qui les avait enlevés au droit commun, et même à celui des épaves maritimes (1).

Aujourd'hui ces poissons rentrent dans le droit commun et appartiennent à celui qui les a trouvés quel que soit le lieu de l'invention. Valin déclare d'ailleurs qu'il n'a jamais vu la mesure appliquée et qu'on supposait toujours le poisson pris en pleine mer, la preuve du contraire étant pour ainsi dire impossible à établir.

Herbes marines

Cette matière est réglementée par l'ordonnance de 1681, livre IV, titre 10, les décrets des 8 février 1868 (*B. off.*, p. 134), 31 mars 1873 (*B. off.*, p. 345), modifiés par celui du 28 janvier 1890, page 224, dont la sanction se trouve dans les pénalités édictées par l'article 7 de la loi du 9 janvier 1852, lequel article correspond au paragraphe 6 de l'article 3 de la même loi.

Les herbes marines sont classées en trois catégories :

Les goëmons de rives, qui tenant au sol, peuvent être atteints sans le secours d'embarcations aux grandes marées d'équinoxe.

Les goëmons poussant en mer qui ne peuvent être atteints qu'en bateau.

Les *goëmons-épaves* que la mer rejette sur les grèves.

1. Beaussont, Livre II, p. 166. Ordonnance de 1681. Livre VII. Titre 5. Article 1^{er}.

Ces derniers seuls entrent dans le cadre de notre sujet. Ces goëmons-épaves appartiennent à celui qui les recueille. *Permettons, néanmoins, à toutes personnes, dit l'ordonnance de 1681, livre IV, titre 10, article 5 de prendre indifféremment, en tous temps et en tous lieux les vraieqs (varechs) jetés par le flot sur les grèves et de les transporter où bon leur semblera.* Les maires peuvent par des arrêtés approuvés par le préfet maritime et le préfet du département en interdire la récolte de nuit (1).

L'interdiction peut même être absolue pour protéger, s'il y a lieu, le rivage et les propriétés riveraines.

Les détenteurs de parcs sont propriétaires de toute herbe qui y pousse ou échoue ; ceux des pêcheries ne peuvent s'approprier à titre exclusif que le goëmon-épave qu'ils y trouvent.

7^o Épaves fluviales

L'autorité des administrateurs de l'Inscription maritime, s'étend dans les fleuves et rivières jusqu'aux limites de l'Inscription maritime, c'est-à-dire, jusqu'au point de cessation de salure des eaux. Mais l'administration des épaves recueillies sur les eaux des fleuves, canaux ou rivières ou sur leurs rives dans la partie comprise entre l'embouchure et la limite de l'Inscription maritime telle qu'elle est définie à l'article 1^{er} de la loi du 24 dé-

1. Dépêche du 19 février 1884, p. 241.

cembre 1896, cesse d'être de leur compétence. Ces épaves échappent à la réglementation que nous avons étudiée, et restent soumis aux dispositions de l'édit d'août 1669 portant règlement général pour les eaux et forêts, dont l'application rentre dans la compétence de l'autorité civile.

Dans ces matières, les agents de la marine prêtent leur concours aux agents de l'autorité civile dans le double but de les aider à identifier les objets d'origine incertaine et à en rechercher les propriétaires.

Toutefois, ces prescriptions ne s'appliquent qu'aux épaves isolées et ne sauraient préjudicier en rien à l'exercice du droit général d'intervention que l'arrêté du 17 floréal an IX attribue au département de la marine en matière de naufrage (1).

DES PÉNALITÉS RELATIVES AUX NAUFRAGES ET ÉPAVÉS

Le naufrage d'un navire peut avoir été causé volontairement par le capitaine ou les gens de l'équipage. Dans ce cas, il y a *baraterie criminelle*, punie, suivant le cas, de mort, de travaux forcés ou de réclusion (2).

Cette pénalité a remplacé celle prévue à l'article 14

1. Avis du Comité consultatif du contentieux du 30 juin 1908. Circulaire ministérielle du 22 août 1903, B. *off.*, p. 836.

2. Article 89 et suivants du décret-loi disciplinaire et pénal du 24 mars 1852.

du titre 2 de la loi du 10 avril 1825, ainsi conçu :

Tout capitaine, maître patron ou pilote chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce qui volontairement et dans une intention frauduleuse le fera périr par des moyens quelconques sera puni de la peine de mort.

Si la perte du navire, sans être volontaire, est cependant le résultat de la négligence ou de l'impéritie du capitaine ou du défaut de vigilance de quelqu'un de l'équipage, le coupable, est traduit devant le tribunal maritime commercial spécial organisé par l'article 11 de la loi du 10 mars 1891 sur les accidents et collisions en mer.

Les peines prononcées sont : la prison, l'amende, le retrait temporaire ou définitif de commander (1).

Si la perte du navire résulte de la faute du pilote, aux termes de l'article 31 du décret du 12 décembre 1806 et de l'article 40 de la loi du 22 août 1790, auquel le premier renvoie, la peine des galères est prononcée contre lui. Cette disposition ne peut plus être appliquée la peine des galères ayant été supprimée. De nos jours les pilotes peuvent être suspendus ou révoqués par le ministre qui les nomme.

La peine de mort est prononcée par l'article 45 de l'ordonnance de 1681 contre ceux qui allument, la nuit des *feux trompeurs* sur les grèves et dans les lieux

1. Loi du 10 mars 1891, art. 2, 3, 6.

périlleux pour y attirer et faire perdre les navires. Cet article ajoute que leurs corps seront attachés à un mât planté aux lieux où ils auront fait les feux.

On ne sert plus de feux trompeurs pour déterminer des naufrages, néanmoins si un pareil fait se reproduisait, les coupables tomberaient sous le coup des peines édictées par l'ordonnance de 1681 à l'article 45, sauf naturellement en ce qui concerne la pendaison supprimée par notre Code pénal.

Nos lois pénales actuelles prévoient les autres crimes ou délits qu'on peut commettre en cas de naufrage et les peines applicables sont celles énumérées au titre 2 chapitre premier du Code pénal.

Dans le cas de pillage par bandes armées d'un navire naufragé la commune est civilement responsable du délit commis (arrêté du 27 thermidor an VII, art. 7).

Réquisitions

L'ordonnance de 1681, article 7, prononçait 25 livres d'amende contre les voituriers et mariniers qui refusaient de se transporter avec chevaux, harnais et bateaux au lieu du naufrage ; et l'article 8 défendait, sous peine de fouet, à aucun travailleur de s'immiscer après l'arrivée des officiers publics, au travail du sauvetage, sans avoir été choisi par eux. Ces articles sont remplacés et par conséquent abrogés par l'article 475, § 12,

du Code pénal qui prévoit le cas de naufrage. Le refus d'obéir à une réquisition de l'administrateur de l'Inscription maritime est punissable d'une amende de 6 à 40 francs, et en cas de récidive, d'un emprisonnement de cinq jours au plus.

Le vol ou recel d'épaves et objets provenant des naufrages est puni d'amende et d'emprisonnement conformément aux articles 401 et 463 du Code pénal. La peine du remboursement du quadruple, portée par l'article 19, titre 9, livre IV de l'ordonnance de 1681 est abrogée (circulaire du 21 juin 1883, p. 810).

Le sauveteur ou inventeur d'épave trouvé soit en mer, soit sur la grève, *qui ne la déclare* pas dans les vingt quatre heures à l'autorité maritime, est puni comme receleur. Le vol ou recel peut être rétabli même avant l'expiration des vingt-quatre heures, s'il résulte des circonstances de la cause que le sauveteur s'est approprié l'épave : par exemple : s'il l'a transformée, consommée, vendue, etc... (1).

Toutefois on ne doit verbaliser contre le détenteur d'une épave qu'après l'expiration du délai de vingt-quatre heures (2).

Même de bonne foi, l'inventeur qui n'a pas fait la déclaration dans les vingt-quatre heures est poursuivi. Dans ce dernier cas, certains tribunaux correctionnels

1. Dépêche du 19 avril 1881.

2. Circulaire du 3 avril 1902.

se prononçaient pour l'applicabilité de la peine du quadruple prévue à l'ordonnance de 1681, appuyant leur décision sur cette considération que, sauf en ce qui concerne le droit d'épave qu'elle accordait à l'Amiral et à certains seigneurs, droit aujourd'hui disparu, la réglementation établie par l'ordonnance de 1681 reste toujours en vigueur.

Or, cette ordonnance prévoyait d'une façon toute spéciale le recel d'épaves, et le punissait d'une pénalité particulière qui n'a jamais été abolie. Le Code pénal, dans son article 62 a bien prévu le recel, mais comme délit corrélatif du délit de vol, comme concours donné à un voleur pour soustraire l'objet dérobé aux recherches de l'autorité et des propriétaires.

Or, tout différent est le recel tel que l'a considéré l'ordonnance de 1681, il devient ici le délit principal. Par suite l'analogie n'est plus permise, l'article 62 du Code pénal ne peut être invoqué, les articles 5, 19 et 20 de l'ordonnance subsistent et il y a lieu de les appliquer. (Jugement du tribunal de Perpignan du 20 janvier 1871. Jugement du tribunal de Dunkerque du 30 décembre 1882).

Cet avis n'a pas été admis en appel, ni auprès de l'Administration maritime (1). C'est aussi l'avis de Beaus-

1. Circulaire du 22 juin 1883, p. 840. — Circulaire du 26 avril 1884. *B. off.*, p. 830. — Circulaire du 26 septembre 1903. *B. off.*, p. 355. — (Arrêts de la Cour de Douai du 18 décembre 1882. — Arrêt de la Cour de Poitiers du 28 mars 1884).

sant (tome II, page 158). On ne doit par suite plus retenir de l'ordonnance de 1681 que l'assimilation de non déclaration au recel.

Le Code pénal dans son article 62 a posé des règles spéciales relatives au recel. Ces règles ayant une portée générale, doivent être appliquées toutes les fois qu'il y a un délit de ce genre : par conséquent dans le cas actuel elles s'appliquent, puisque l'ordonnance de 1681 assimile la non déclaration au recel.

Dispositions diverses de police. — L'autorité maritime chargée de l'ordre en cas de naufrage peut, à ce sujet, prendre des arrêtés qui trouveront leur sanction dans le Code pénal (article 471 § 15 et 474). La même sanction est applicable aux prescriptions de l'ordonnance de 1681 dont les pénalités spéciales ne sont plus admises.

Les tribunaux compétents sont les tribunaux *ordinaires*. En principe, les poursuites ont lieu suivant les règles ordinaires posées par le Code d'Instruction criminelle. Mais cependant il existe certaines divergences à ces règles, qu'il importe de signaler ; nous voulons parler de la compétence spéciale des fonctionnaires de l'Administration de la marine.

L'administrateur de l'Inscription maritime qui acquiert la connaissance d'une contravention, d'un délit ou d'un crime commis à l'occasion d'un naufrage, doit en dresser procès-verbal qu'il transmet à l'officier de police judiciaire chargé de poursuivre (1).

1. Décrets des 9-13 août 1791, titre I, art. 10, modifié par arrêté du

S'il s'agit d'une contravention, les procès-verbaux sont transmis au commissaire de police, et, à défaut, au maire.

S'il s'agit d'un crime ou délit, ils sont adressés au Procureur de la République (1).

Si le délit est flagrant, l'administrateur de l'Inscription maritime et même toute personne, doit arrêter sur le champ le coupable et le faire conduire devant l'officier de police judiciaire le plus voisin, sans qu'il soit besoin de mandat d'amener (2).

L'administrateur de l'Inscription maritime peut, en l'absence du juge de paix, prendre les informations nécessaires, entendre les témoins, opérer des visites domiciliaires chez les personnes prévenues de soustractions ou recel (3).

Là s'arrêtent les pouvoirs des administrateurs de l'Inscription maritime.

Les percepteurs des contributions directes sont exclusivement chargés du recouvrement des amendes, à la charge d'en tenir compte à la caisse des Invalides (4).

Les frais de procédure et de justice, sauf ceux enga-

17 floréal an IX, art. 1^{er}. — Code Instruction criminelle, art. 29.

1. Code Instruction criminelle, art. 11 et 29.

2. Décret des 6-22 août 1791, titre VII, art. 7. — Code d'Instruction criminelle, art. 106.

3. Arrêté du 27 thermidor an VII, article 6, modifié par arrêté du 17 floréal an IX, article 1^{er}.

4. Loi des 5 et 19 décembre 1790, article 19. — Instruction du 28 mars 1840.

Décrets des 17 novembre 1885, article 4, et 30 novembre 1887.

gés dans l'intérêt spécial de la caisse des Invalides, sont à la charge du Trésor.

(Circulaire du 28 décembre 1818. — Circulaire du 21 juin 1821. — Circulaire du 11 octobre 1833.

Instruction du 20 septembre 1875, *B. off.*, de 1876, pages 409 et 499).

Il doit être rendu compte au ministre des décisions judiciaires intervenues. Un extrait de jugement doit en même temps lui être transmis (Circulaire du 22 juin 1882. *B. off.*, p. 828. — Circulaire du 14 juin 1883, *B. off.*, p. 900. — Circulaire du 1^{er} mars 1886, *B. off.*, p. 271.)

CONCLUSION

Dans l'étude que nous venons de faire de la législation française des naufrages et épaves, nous avons suivi son développement historique et ses évolutions successives jusqu'à nos jours. Nous avons constaté que les règles contenues au titre IX, livre IV, de l'ordonnance de 1681 sont à la base de notre droit actuel. Elles ont été modifiées et complétées sur certains points de détail par un grand nombre de décrets d'arrêtés, de circulaires, qui s'ils ont prévu les diverses situations qui peuvent se présenter, ont eu le grave inconvénient de compliquer cette partie de notre législation.

Aussi serait-il désirable qu'un nouveau code des naufrages et épaves, contenant les règles admises en y apportant les modifications que l'état actuel de la navigation maritime et de la civilisation nécessitent, vint donner plus de précision à notre droit en cette matière.

Nous voudrions aussi qu'un accord international fixât d'une manière uniforme les droits des sauveteurs des épaves recueillies en mer, et reconnu aux consuls le pou-

voir exclusif de gérer les naufrages des navires de la nation qu'ils représentent : l'autorité locale n'intervenant que dans le cas où son concours serait sollicité par eux.

Mais nous estimons surtout indispensables certaines modifications à notre droit des naufrages et épaves, dont quelques-unes ont d'ailleurs été réalisées par les nations étrangères dans des lois récentes.

C'est ainsi que l'attribution au sauveteur du tiers de l'épave recueillie en mer nous paraît hors de proportion avec le service rendu, lorsque cette épave est d'une certaine valeur, lorsqu'il s'agit, par exemple, d'un navire. Quand parut l'ordonnance de 1681, les propriétés maritimes n'avaient pas la valeur qu'elles ont atteint de nos jours. Aux chasse-marées, aux lougres, ont succédé les quatre-mâts, les cargo-boats de 3 et 4000 tonneaux de jauge renfermant dans leurs cales pour plusieurs millions de marchandises.

En droit commun, le propriétaire conserve pendant trente ans un droit de propriété entier sur sa chose égarée qu'il pourra faire valoir si elle vient à être retrouvée. En droit maritime la même solution ne peut être admise, il est nécessaire d'intéresser le sauveteur par la promesse d'une récompense, sinon, un navire rencontrant une épave en mer, se garderait bien de la recueillir afin d'éviter toute perte de temps et les dangers que le sauvetage pourrait lui faire courir. L'indemnité du tiers de l'épave sauvée, accordée par la législation actuelle, ne peut satisfaire sur ce point, dépas-

sant ou restant en deça du but poursuivi qui est d'intéresser par une juste récompense, les navigateurs au sauvetage des objets abandonnés en mer. Dans certains cas le sauveteur réalisera un bénéfice considérable au détriment du propriétaire de l'objet sauvé ; dans d'autres cas, au contraire, il se verra contraint d'abandonner ce tiers pour recevoir préférablement le montant de ses frais de sauvetage, n'obtenant aucune récompense pour les risques courus. Aussi estimons-nous qu'il y a lieu de modifier la règle actuelle de l'attribution du tiers de l'épave au sauveteur et nous croyons qu'elle pourrait être avantageusement remplacée par les dispositions suivantes.

L'indemnité du sauvetage serait calculée en tenant compte au sauveteur de ses dépenses, de sa perte de temps et de bénéfice, de la nature du service rendu, du danger couru, du capital sauvé et du capital exposé par le sauveteur, le propriétaire ayant la faculté de se libérer de toute obligation par l'abandon de l'épave au sauveteur.

Si plusieurs navires avaient participé au sauvetage, l'indemnité serait fixée et répartie entre eux suivant les mêmes règles. Ce mode de fixation de l'indemnité serait employé que le sauvetage ait été effectué en pleine mer ou en vue des côtes, que l'épave ait été rencontrée par hasard, où que le sauveteur fut parti à sa recherche sachant où elle se trouvait.

Qui serait chargé de fixer l'indemnité de sauvetage ?

Actuellement, lorsque les intéressés n'ont pu se mettre d'accord, l'autorité chargée de fixer et de répartir l'indemnité de sauvetage est selon les cas, l'Administration maritime ou le tribunal de commerce. Nous pensons qu'il serait préférable que le soin de fixer le chiffre de l'indemnité de sauvetage et de la répartir entre les sauveteurs lorsqu'il y en a plusieurs revint, dans tous les cas où les intéressés n'ont pu s'entendre, au tribunal de commerce qui s'éclairerait de l'avis d'experts. L'Administration maritime interviendrait pour recevoir la déclaration de sauvetage, dresser le procès-verbal de reconnaissance de l'épave, en rechercher le propriétaire. Elle serait chargée de la conservation de l'épave et n'en accorderait mainlevée au propriétaire qu'après paiement de l'indemnité fixée par le tribunal de commerce ou déclaration d'abandon en faveur du sauveteur.

Ainsi que nous l'avons vu au cours de cette étude, les épaves non réclamées dans l'an et jour sont vendues, et le produit net de la vente est déposé à la caisse des gens de mer, où il reste pendant trente ans à la disposition des ayants droit. Nous pensons qu'il y aurait avantage à procéder plus rapidement à la vente des épaves isolées. Ces épaves, recueillies en dehors d'un naufrage, sont la plupart du temps sans grande valeur, et peuvent occasionner des frais de bénéficiement, de magasinage, de garde, etc... Imprégnées d'eau de mer, abîmées par les écueils de la côte, elles ont tendance

à se détériorer et ne peuvent que perdre de leur valeur avec le temps. D'autre part, la recherche de leurs propriétaires est des plus difficiles, surtout si elles ne portent pas des marques, et il est bien rare qu'elles soient réclamées.

Les sauveteurs de ces épaves doivent attendre de dix-huit mois à deux ans pour recevoir l'indemnité ou la gratification de sauvetage qui leur revient. Il y aurait cependant intérêt à les récompenser plus vite ne serait-ce que dans le but d'encourager l'honnêteté des riverains.

Pour ces motifs nous croyons devoir proposer les modifications suivantes :

Toute épave isolée serait vendue au bout de trois mois à compter du jour de la déclaration de sauvetage. Si le propriétaire venait à être connu, il serait mis en demeure d'avoir, avant l'expiration de ces trois mois, à revendiquer et à payer les frais occasionnés par le sauvetage, un délai d'au moins un mois lui étant, dans tous les cas, accordé pour remplir ces obligations.

Afin de faciliter la recherche des propriétaires, de nouvelles mesures de publicité seraient prises. Toute invention d'épave serait signalée au ministre de la Marine qui ferait publier un bulletin dans lequel figureraient toutes les épaves avec leur description, le lieu et la date de leur invention, le lieu de leur dépôt, et la date de leur déclaration, point de départ du délai de trois mois accordé pour la réclamation. Ces bulletins seraient

adressés aux administrateurs de l'Inscription maritime qui les tiendraient à la disposition du public admis à les consulter librement.

Signalons, en terminant, la règle établie par l'ordonnance de 1681, à l'article 35 du titre des naufrages laquelle veut que les vêtements des cadavres relevés à la côte soient partagés entre ceux qui ont tiré le cadavre sur les grèves et ceux qui l'ont porté au cimetière. Cette règle toujours en vigueur, est peu compatible avec le respect et la pitié dûs aux morts, et devrait disparaître de notre législation. Nous devons à la vérité de reconnaître qu'il est extrêmement rare que les intéressés revendiquent à leur profit l'application de cette disposition.

Vu : le Doyen
LYON-CAEN

Vu : le Président de la thèse
E. THALLER

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris
L. LIARD

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
PRÉFACE	5

PREMIÈRE PARTIE

Des Naufrages et épaves dans l'Antiquité

DEUXIÈME PARTIE

Du droit de bris, naufrages et épaves en France
jusqu'à l'ordonnance de 1681

CHAPITRE PREMIER. — De l'origine jusqu'à l'invasion des Normands.....	9 20
CHAPITRE II. — Du ix ^e siècle à l'ordonnance de 1543.	24
Droit de bris en Bretagne.....	26
Droit de lagan.....	29
Droit de varech.....	30
Les rôles d'Oléron.....	32
Le consulat de la Mer.....	35
Le Guidon de la Mer.....	38
CHAPITRE III. — Du droit de bris, naufrages et épaves en France, de l'ordonnance de 1543 à l'ordonnance de 1681.....	40

TROISIÈME PARTIE

Législation des naufrages et épaves dans notre
droit actuel

CHAPITRE PREMIER. — Naufrages et sauvetages sur les côtes de France.....	55
---	----

<i>Section I.</i> — Echouement sans bris.....	65
<i>Section II.</i> — Naufrage d'un navire, les propriétaires étant présents sur les lieux ou représentés.....	71
<i>Section III.</i> — Naufrage d'un navire, les propriétaires n'étant ni présents ni représentés.....	80
1° Sauvetage et conduite de l'équipage. — Papiers du bord.....	85
2° Soins au navire et aux marchandises.....	90
3° Recherche des propriétaires. — Délais de réclamation.....	97
4° Vente des objets sauvés.....	102
5° Règlement des comptes. — Liquidation....	117
CHAPITRE II. — Naufrages absolus. — Navires et cargaisons engloutis près des côtes ou dans les rades ou passes.....	142
CHAPITRE III. — Sauvetage d'un navire en mer.....	148
CHAPITRE IV. — Naufrages aux Colonies.....	168
CHAPITRE V. — Naufrage et sauvetage d'un navire français à l'étranger.....	170
CHAPITRE VI. — Des épaves isolées. — Epaves hors naufrage.....	191
1° Cadavres épaves.....	196
2° Chaînes. Ancres.....	201
3° Engins de pêche.....	203
4° Objets appartenant à l'Etat.....	205
5° Bouteilles fermées contenant des papiers..	206
6° Poissons à lard, herbes marines.....	207
7° Epaves fluviales.....	211
Des pénalités relatives aux naufrages et épaves....	212
CONCLUSION.....	221

